COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

QUATRIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

7-8 EDOUARD VII, 1907-8

VOL. LXXXVIII

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE SIXIÈME JOUR DE JUILLET JUSQU'AU VINGTIÈME JOUR DE JUILLET, INCLUSIVEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1907-8

ERRATA.

VOL. VII.

Colonne 13016: Lire, 14e ligne avant la fin, " (n° 133) " au lieu de " (n° 199) ".

Colonne 13270: Lire, avant A. Martin, et à la ligne: " M. le Vice-président: Je pensais que l'honorable député voulait parler, d'une façon détaillée, de l'embranchement de New-London ".

Colonne 13280: Lire, 12e ligne avant la fin, " (n° 199) " au lieu de " (n° 192) ".

Colonne 13636: 18e ligne avant la fin, lire: " Le 1er (n° 196) " au lieu de " Le 1er (n° 188) ".

Colonne 13720: Sous le titre " Importations pour la consommation intérieure ", à la ligne: " M. Foster demande:" et, en réponse à sa question, à la ligne: " L'hon. M. Paterson: ".

Colonne 13722: Sous les titres " Droits de quaiage à Bronte " et " Importations de sucre ", lire, à la ligne: " M. Henderson demande: ".

Colonne 13839: Lire en 18e ligne, après M. Fowler: " Pour la consolation du 'député' de Northumberland ", au lieu de " Pour la consolation du 'département' de Northumberland ".

Colonne 14173: 18e ligne avant la fin lire: " bill (n° 197) " au lieu de " bill (n° 187) ".

Colonne 14203: 25e ligne avant la fin, lire: " bill (n° 181) " au lieu de " bill (n° 191) ".

Débats des Communes

QUATRIÈME SESSION—DIXIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 6 juillet 1908.

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

AFFAIRES DU GOUVERNEMENT.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'autre jour, j'ai promis à la Chambre de lui faire part aujourd'hui des dernières mesures dont elle devra être saisie à cette session. Je comptais alors pouvoir m'entretenir de la chose avec mes collègues dans la soirée de samedi et prendre avec eux une détermination définitive. Mais la Chambre ayant cru devoir siéger samedi soir, il me fut impossible de prendre l'avis de mes collègues. Je ferai une déclaration à ce sujet à la séance de cet après-midi.

DECLARATION RELATIVE AU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je désire donner communication de certains renseignements au sujet du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Ces renseignements n'ayant pas été demandés par voie de motion, je conseillerais au ministre des Chemins de fer de demander à les déposer afin que nous en soyons régulièrement saisis et qu'ils fassent partie des archives de la Chambre.

L'hon. M. GRAHAM : Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de faire une proposition dans ce sens.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) : Y a-t-il lieu de compter que nous serons saisis d'un rapport plus récent de la commission ? Le ministre a déposé le rapport imprimé qui s'étend jusqu'au 31 mars 1907. Il me semble que la commission ne s'est pas fait mourir à nous transmettre ses rapports, puisqu'elle est un an et plusieurs mois en retard. Ne pourrait-elle pas rattraper le temps perdu en nous transmettant son rapport de l'année dernière avant la prorogation des Chambres ? A l'heure actuelle, ce rapport est-il terminé ou à peu près ?

L'hon. M. GRAHAM : Je n'en sais rien. Cette année, naturellement, les circonstances sont exceptionnelles ; la session du Parlement a duré beaucoup plus longtemps que d'ordinaire, et le rapport que nous étions censés devoir discuter est celui qui a déjà été déposé. Je m'efforce d'obtenir des renseignements de date aussi récente que possible. Je ne sais où en est rendu le rapport de l'exercice suivant, mais je vais m'en informer.

M. R. L. BORDEN : Ce rapport devrait être conçu de façon à fournir beaucoup plus d'informations que n'en renfermait celui dont nous avons été saisis. Le rapport de la commission se distingue par un manque singulier de renseignements sur nombre de points, et il me semble que les commissaires ont assez de loisirs pour rédiger un rapport beaucoup plus satisfaisant.

(La motion est adoptée.)

QUESTIONS.

L'ADMINISTRATEUR PUBLIC DU YUKON.

L'hon. M. FOSTER demande :

1. Quelles mesures (s'il en est) ont été prises pour faire une enquête et une audition au sujet des comptes des biens de succession et de fidéicommis gérés par F. F. Congdon en qualité d'administrateur public dans le Yukon ?

2. Le Gouvernement déposera-t-il sur la table de la Chambre une liste de ces biens avec un exposé de la disposition qui en a été faite ?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. La question de l'audition qu'implique le règlement des comptes des biens de succession et de fidéicommis par l'administrateur public est de celles qui, de par la loi, relèvent de la juridiction de la cour territoriale du Yukon. Nous n'avons pas ici d'informations indiquant que le commissaire a pris quelque mesure en vue d'une telle audition.

2. Oui. Ces renseignements se trouvent aux archives de la cour territoriale du Yukon, qui les transmettra.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL. —CLASSIFICATION DES TRAVAUX DES DISTRICTS " B " ET " F ".

M. LENNOX demande :

Au sujet des lettres du 7 octobre 1907 et du 28 avril 1908, adressées par M. H. A. Woods,

aide-ingénieur en chef de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à M. Lumsden, ingénieur en chef de la division est du Transcontinental, dans la dernière desquelles il dit:

"Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 24 avril au sujet des classifications dans les districts "B" et "F" dans laquelle vous me dites que vous désirez me rencontrer à Ottawa ou à Montréal afin de fixer une date pour l'arbitrage des points en litige et pour la nomination d'un troisième arbitre, etc.

"En réponse, permettez-moi de vous dire que l'entrevue que vous proposez ne peut avoir lieu que lorsque vous aurez fait droit à ma demande du 7 octobre, plusieurs fois renouvelée, d'inspecter ensemble les travaux dans les districts "B" et "F" dont la classification est contestée.

"Veuillez me faire savoir quand il vous sera possible de faire cette inspection, et je me mettrai à votre disposition."

M. Lumsden et M. Woods ont-ils inspecté eux-mêmes, depuis le 28 avril dernier, la partie du chemin de fer mentionnée? Dans l'affirmative, quand et avec quel résultat? Dans la négative, pourquoi?

M. LENNOX demande encore :

1. Les questions et matières concernant une prétendue classification trop élevée des travaux sur certaines parties de la division est du Transcontinental, dont se plaint M. H. A. Woods, aide-ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, dans une lettre du 7 octobre 1907, et autres lettres subséquentes, adressées à M. P. D. Lumsden, ingénieur en chef de ladite division est, ont-elles été soumises à un arbitrage aux termes des paragraphes 7 et 4 du contrat dont copie est annexée à la loi concernant le chemin de fer national transcontinental? Dans l'affirmative, quels sont les trois arbitres?

2. Quand et comment a été nommé le troisième arbitre choisi ou nommé?

3. Quand les arbitres sont-ils entrés en fonction, et quel progrès ont-ils fait dans leurs travaux?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je réponds aux deux questions en même temps. M. Lumsden, ingénieur en chef de la commission du Transcontinental, et M. Woods, sous-ingénieur en chef de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ont fait l'inspection des travaux du district "F" dont la classification est contestée et procèdent en ce moment à l'inspection de ceux du district "B" qui donnent également lieu à contestation, en conformité du paragraphe 7 de la convention annexée à la loi concernant le chemin de fer transcontinental. Leur inspection n'étant pas encore terminée, ils n'ont pas fait de rapport, et les choses n'en sont pas rendues à un point où il soit nécessaire de nommer un tiers arbitre.

INTERCOLONIAL.—TRAVERSES DE CHEMIN DE FER.

M. STANFIELD demande :

1. De nouvelles instructions ont-elles été données relativement à la livraison des traverses de chemin de fer destinées à l'Intercolonial?

2. Quelle est la limite de temps fixée pour telle livraison cette année?

3. Des changements ont-ils été faits quant à l'inspection de manière à établir deux classes de traverses sous le rapport de la qualité?

4. Quels sont les prix payés pour les différentes classes de traveres?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. La limite du temps relative à la livraison des traverses de chemin de fer était fixée au 30 juin 1908; le 16 de ce même mois, avis fut donné qu'il ne serait pas accepté de traverses après cette date-là.

2. Le délai relatif à la livraison cette année des traverses de chemin de fer suivant la classification expirait le 30 juin dernier.

3. Non.

4. Voici ce qu'on a payé les traverses achetées pour le compte des chemins de fer de l'Etat : pruche, 30 cents pièce; pin "princess", mélèze et genévrier, 36 cents pièce. Au Cap-Breton, le chemin de fer a aussi payé les traverses de bois dur 30 cents pièce, et dans la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick les traverses en pin blanc et en sapin noir ont coûté 30 cents pièce.

LA PRESSE CANADIENNE ASSOCIEE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme demain en comité général pour examiner un projet de résolution ainsi concu :

Il y a lieu de continuer pendant une période ultérieure l'allocation pour venir en aide à l'établissement et au maintien d'un service indépendant et efficace de nouvelles télégraphiques de la Grande-Bretagne pour la presse canadienne, et que, pour cette fin, il soit payé une somme n'excédant pas $9,000 pour la période entre le premier jour de juillet 1908 et le trente et unième jour de mars 1909, les deux jours inclusivement; une somme n'excédant pas $12,000 pour l'exercice se terminant le trente et unième jour de mars 1910; et une somme n'excédant pas trois mille dollars pour la période entre le premier jour d'avril 1910 et le trentième jour de juin 1910, les deux jours inclusivement.

Son Excellence le Gouverneur général ayant été informée du contenu de ce projet de résolution, le recommande à l'examen de la Chambre.

(La motioin est adoptée.)

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD — EMBRANCHEMENT DE HARMONY A ELMIRA.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : propose que la Chambre se forme demain en comité

général pour étudier le projet de résolution suivant :

Il y a lieu de prescrire que le ministre des Chemins de fer et des Canaux pourra, avec la sanction du Gouverneur en conseil, construire un chemin de fer d'embranchement, entre Harmony, sur l'embranchement de Souris du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et Elmira, dans le comté de King.

Son Excellence le Gouverneur général ayant pris connaissance du contenu de ce projet de résolution, a daigné y donner son assentiment.

(La motion est adoptée.)

RAPPORT SUR LE PROJET DU CANAL A LA BAIE GEORGIENNE.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Bien que ce ne soit peut-être par très régulier, la Chambre me permettra, en attendant que soit terminé le rapport sur le projet d'un canal à la baie Georgienne, de déposer dès maintenant un rapport détaillé du coût estimatif de cette entreprise, ainsi que des plans qui en indiquent les grandes lignes, dressés par M. A. Saint-Laurent, qui a dirigé les études, ainsi que certains autres plans se rattachant à l'entreprise projetée.

ADOPTION DU PROJET RELATIF AUX PENSIONS A LA VIEILLESSE.

L'hon W. S. FIELDING (ministre des Finances propose la 3e lecture du projet de loi (n° 120) tendant à autoriser le Gouvernement à constituer des rentes viagères pour le vieil âge.

M. RALPH SMITH : Je propose que le projet de loi ne soit pas lu la 3e fois maintenant, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général avec mandat d'insérer le texte ci-après, comme nouvel article 6, et de numéroter en conséquence les articles qui le suivent :

6. Toute telle personne qui a une somme suffisante pour cette fin déposée dans une caisse d'épargne postale peut, en en faisant la demande en la forme prescrite dans ce but par le directeur général des Postes, autoriser le directeur général des Postes de transférer au ministre toute somme que cette personne peut désirer appliquer à l'achat d'une rente viagère sous le régime de cette loi.

(2) Toute société ou association de personnes formant un corps constitué pour des fins de fraternité, de bienfaisance, de religion, ou d'autres fins légales, peut passer avec Sa Majesté une convention au nom de certains de ses membres domiciliés en Canada pour la vente aux dits membres de rentes viagères que les dits membres auraient d'ailleurs droit d'acquérir par eux-mêmes individuellement sous le régime de cette loi ; et toute somme d'argent nécessaire pour atteindre ce but pourra être payée par telle société ou association directement au ministre, ou pourra être déposée dans l'une quelconque des caisses d'épargnes postales, pour être transférée au ministre par le directeur général des Postes.

(3) Les patrons du travail peuvent, en conformité d'une convention conclue avec leurs employés dans ce but, telle convention devant être préparée d'après la forme approuvée par le ministre, entrer en marché avec Sa Majesté pour la vente à certains de leurs dits employés domiciliés en Canada, de rentes viagères que les dits employés auraient d'ailleurs droit d'acquérir individuellement sous le régime de cette loi ; et toute somme d'argent nécessaire pour atteindre ce but, que telle somme provienne uniquement des gages des employés, ou en partie des gages des employés et en partie de contributions de la part des patrons, ou uniquement des contributions fournies par les employés, pourra être déposée dans l'une quelconque des caisses d'épargnes postales, pour être transférées au ministre par le directeur général des Postes.—Pourvu que toutes sommes ainsi payées soient portées, en tout temps, au compte exclusif des personnes au nom de qui elles ont été déposées, respectivement.

Je dois dire que l'objet de cet amendement est, premièrement, de permettre aux déposants des caisses d'épargne postale de transférer leurs dépôts ou une partie quelconque de leurs dépôts au ministre des Finances pour acheter des rentes viagères. Le 2e paragraphe tend à autoriser les assotions de bienfaisance et les institutions religieuses à faire des arrangements pour l'achat de rentes viagères dans l'intérêt de leurs membres.

Le 3e paragraphe a pour objet de permettre aux patrons et aux employés de conclure des arrangements au sujet de l'achat de rentes viagères au profit des employés, avec la condition, naturellement, que ces rentes seront constituées en faveur des employés eux-mêmes.

J'espère que la Chambre, lorsqu'elle siégera en comité, consentira à l'insertion de ces dispositions dans le bill, car je les considère de nature à conférer de grands avantages à ceux qu'elles concernent.

(L'amendement est adopté. Le projet est délibéré sommairement en comité général et rapporté avec modifications.)

L'hon. M. FIELDING : On peut s'en rapporter au légiste du ministère pour ce qui est des changements nécessaires dans le rénumérotage des articles. Je propose que le bill soit maintenant lu la 3e fois.

M. SPROULE : Je désirerais savoir si la disposition permettant aux sociétés de bienfaisance de prendre avantage de ce bill concerne les sociétés légalement autorisées ou celles qui ne le sont pas. Quelques-unes de ces sociétés possèdent des lettres patentes tandis que d'autres en sont dépourvues ; la loi s'applique-t-elle également aux deux catégories ?

L'hon. M. FIELDING : L'article porte : " Toute société ou association de personnes constituée en corporation." La loi ne s'ap-

pliquera donc qu'aux seules associations légalement autorisées.

(La motion est adoptée, le bill est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LE PAIEMENT DE PRIMES SUR LE PLOMB.

L'hon. M. FIELDING propose la 3e lecture du projet de loi (n° 191) concernant le paiement de primes sur le plomb contenu dans les minerais plombifères de provenance canadienne.

L'hon. M. FOSTER : J'aimerais faire quelques brèves observations avant l'adoption définitive de ce projet de loi. Lors de la deuxième lecture du bill, j'ai prié le ministre de me fournir certains renseignements. Voici en peu de mots ce que je voulais savoir. En vertu d'un régime établi depuis quelques années et encore en vigueur, une somme considérable a été payée, presque entièrement dans la Colombie-Anglaise, sous forme de primes à l'industrie du plomb. Je voulais savoir quel fut le rendement de chaque mine de plomb de la Colombie-Anglaise pendant chacune des années où le régime a été en vigueur, quelle quantité de plomb a été l'objet d'une prime, ainsi que le chiffre de la prime payée à chaque établissement industriel en chacune de ces années.

Les documents déposés sur le bureau de la Chambre n'indiquent pas le total du rendement annuel de chaque mine de plomb, mais seulement la quantité de plomb sur laquelle il a été payé des primes, ce qui, on le voit aisément, est bien différent de la quantité de plomb extraite des minerais. Le but que je me proposais en demandant combien on a payé chaque année à chacun de ces établissements industriels était d'obtenir un moyen de constater si le régime des primes a réellement stimulé l'industrie du plomb. Les données qui nous sont fournies ne sont pas de nature à établir que cela soit. Tout ce que nous savons, c'est que tous ces établissements industriels de la Colombie-Anglaise et quelques-uns de ceux d'Ontario ont reçu tant chaque année ; mais comme en certaines années il n'a pas été payé de primes, et comme il se peut que tel ait été le cas pendant une partie de chaque année, nous n'avons pas, je le répète, d'information susceptible de tirer une conclusion quelconque par rapport à l'effet du paiement des primes sur la production du minerai de plomb.

Le Gouvernement ayant inauguré un régime destiné à favorisé l'industrie du plomb dans la Colombie-Anglaise, j'avais pensé qu'il se serait empressé de recueillir une somme suffisante de renseignemnts pour se convaincre qu'il a bien atteint le but qu'il s'était proposé en établissant les primes et que ce régime a réellement favorisé le développement de cette industrie. Je conseillerais au ministre des Finances d'exiger désormais de chaque producteur de plomb de la Colombie-Anglaise un état indiquant le chiffre du rendement annuel de son établissement. De cette façon, nous aurons sous les yeux à l'expiration de la période prescrite en ce projet de loi les éléments qui nous manquent aujourd'hui.

Quoi qu'il en soit, les documents déposés ne laissent pas de nous fournir certaines informations. Ainsi, on constate que 147 établissements industriels ont touché des primes de chiffres divers, et que 112 d'entre eux n'ont touché qu'une prime bien faible, tellement qu'il est difficile de penser qu'elle ait pu contribuer au développement de l'industrie du plomb. Quand on songe que la plupart de ces versements, si minces qu'ils soient, n'ont été effectués qu'une seule année, la première dans le plus grand nombre des cas, c'est-à-dire en 1903-1904, on se raffermit davantage dans la conviction que ces primes n'ont dû avoir que très peu d'effet sur le développement de cette industrie.

Ainsi, pendant ces cinq années, la mine Sandon-Sovereign n'a touché à titre de prime qu'une somme de $260.57 qui lui fut versée en entier dès la première année, en 1903-1904. Durant la même période, la "Province" a reçu $539 qui lui furent aussi versés la première année. L'Echo n'a touché que $129 ; la Netty-L, $391 ; la Florida, $137; le Mohican, $36.70 ; la Gold-Bug, $1.71; la Horseshoe, $34.44 ; la Bosun, $528.66. Tous ces établissements ont touché ces primes dès la première année, en 1903-1904, et comme il ne leur a été rien payé par la suite, tandis que d'autres continuaient de bénéficier du régime des primes, il y a lieu de présumer qu'ils ont dû cesser de produire du plomb à partir de 1903-1904.

D'autre part, en cinq ans, la Wilcox a touché $600, soit $584 la première année, et $19.88 la seconde ; comme il ne lui a été rien payé par la suite, il faut croire qu'elle n'a plus produit de plomb depuis 1904-1905. La Bonnie Bell a reçu $27.38 en 1904-5 ; il ne lui a été fait de versement en aucune des autres années. La Bounty a touché $5.46 en 1904-1905; c'est la seule année où elle ait touché une prime. La Baltimore a reçu en tout $22 au cours des deux années de 1904-1905; et 1905-1906; la Helen n'a touché que $45 en tout; la Evening Star, $21.-74; la California, $367.41; la Rambler, $11.-82; la Revenue, $37.06; la Highlander, $93.-62; la Montezuma, $84.14; la Queen, $22.48; la E.P.U., $72.58 ; l'Arlington, $163.27 ; la British-Columbia & Tilbury, $50.30 ; la Krao, $349.69 en une seule année ; la Neepawa a touché de très petits montants dont le total se chiffre à environ $100 ; la Pontiac a reçu $180 en tout; la n° 1 Mine, $29 ; la Daniel, $28.82 ; la Silver Bell, $39.88 ; la Wonderfull Group a touché $86 et $79 en deux années, mais ce fut tout ; la Blue Bell

a reçu $95.52 en 1905-1906; à la Coronado, il a été payé $14.36; à la I.X.L., environ $78 ; à la Delphine, à peu près $350 ; à la Noble Five, $6.93 en cinq ans; à la Lornia Doon, environ $200 en cinq ans ; la Whotewater Deep a reçu $95.44 la première année, puis il ne lui fut plus rien payé jusqu'à l'année dernière, alors qu'elle toucha $1,022.54 ; la Waverley a touché $11.74 en tout ; l'Eva, $7.96 ; l'Elkhorn, n° 2, $26.84, et ainsi de suite ; de sorte que 112 de ces établissements industriels ont touché ces petites sommes qui, dans la plupart des cas, furent versées au cours des deux premières années qui suivirent l'établissement des primes.

Vingt-neuf autres établissements dont le rendement se chiffre à 100,000 livres et plus de minerai, ont touché des primes plus fortes au cours de ces cinq années, mais à des intervalles irréguliers. Viennent ensuite les établissements à rendement considérable.

La première année, le rendement de la Highland Kootenay était de 4,941,075 livres, ce qui occasionna le paiement d'une prime de $37,058.05 ; la deuxième année, la prime était de $5,404.21 sur 720,561 livres, et par la suite, c'est-à-dire en 1905-1906, 1906-1907 et 1907-1908, la mine semble n'avoir plus rien produit, tandis que d'autres se maintenaient en exploitation et bénéficiaient de la prime.

En 1903-1904, la mine Ivanhoe & Elgin produisait 1,240,934 livres et touchait $9,-306.23 sous forme de prime ; en 1904-1905, elle touchait une prime de $7,630.01 sur une production de 1,081,677 livres, mais à compter de cette dernière année, elle semble avoir cessé de produire du minerai de plomb, tandis qu'au cours des trois années suivantes, d'autres mines continuaient de toucher la prime sur leur production de minerai.

En 1903-1904, la North Star touchait une prime de $17,622.35 sur un rendement de 2,-349,647 livres ; en 1904-1905, son rendement de 2,394,432 livres lui méritait une prime de $17,363.21. Ce rendement s'étant abaissé à 471,691 livres en 1905, il ne lui fut payé cette année-là que $368.36 à titre de prime. Il ne lui a rien payé en 1906-1907, et $1,-927.29 lui ont été versés en 1907-1908 sur un rendement de 523,102 livres.

En 1903-1904, la Payne touchait $10,731.14 à titre de prime sur un rendement de 1,-430,819 livres ; en 1904-1905, il lui était payé $5,559.52 sur 764,448 livres ; en 1905-1906, $634.66 sur 172,472 livres. Rien n'indique qu'après cela elle ait eu droit à quelque prime.

Autre mine importante est la Slocan Star dont le rendement était de 1,417,269 livres en 1903-1904 et qui a touché $10,629.52 à titre de prime ; en 1904-1905, sur 1,722,581 livres, elle recevait $12,352.29 ; en 1905-1906, sur 553,825 livres, elle recevait $2,399.63 ; en 1906-1907, il n'y eut ni rendement ni prime, et en 1907-1908, sur 73,546 livres, elle a touché en prime $59.40.

La dernière et la plus importante est la Saint-Eugène qui, en 1903-1904, produisait 3,429,608 livres et touchait à titre de prime $25,722.06 ; en 1904-1905, sur 16,449,431, il lui était payé en prime $117,039.70 ; en 1905-1906, 16,038,487 livres et $48,450.37 ; en 1906-1907, rien ; en 1907-1908, 8,927,864 livres et une prime de $29,425.41. La Saint-Eugène a exporté en 1903-1904, 2,267,614 livres de plomb qui lui ont rapporté $11,-328.07 en prime ; en 1904-1905, elle a exporté 21,972,998 livres et touché une prime de $96,800.59. Depuis, cette mine n'a pas exporté de plomb faisant l'objet d'une prime.

Ce plomb semble avoir été expédié directement de la mine au lieu d'être envoyé aux hauts fourneaux. Quel moyen le Gouvernement a-t-il de vérifier ces données, je n'en sais rien.

Par ce court résumé des renseignements fournis par les documents déposés, on voit qu'il n'est pas exact de dire qu'il y avait 147 producteurs en lice durant cette période et qu'ils ont profité de ces primes ; j'entends par là que ces documents n'indiquent pas que le régime des primes ait produit des résultats généraux et permanents. Vingt-neuf mines s'en sont assez bien trouvées, étant donné la faiblesse de leur rendement ; mais d'après les documents, leur rendement n'a aucunement augmenté, tandis que six des mines les plus importantes, notamment la Saint-Eugène, semblent avoir absorbé toute la prime et, par conséquent, avoir produit presque tout le plomb.

Il est regrettable que nous n'ayons pas eu sous les yeux le chiffre de la production annuelle de ces différentes mines, car l'absence de ce renseignement ne nous permet pas de discuter la question en parfaite connaissance de cause.

Quoi qu'il en soit, je ne crois pas que cette distribution de petites sommes variant entre $6 et $500, pendant une période de cinq ans, entre un certain nombre de petits producteurs, ait exercé une grande influence sur le développement de l'industrie du plomb, et rien ne prouve que ce régime ait été ou soit avantageux. Ces sommes distribuées par miettes ne semblent avoir d'autre effet que de soutirer de l'argent au trésor sans contribuer sensiblement au développement d'une grande industrie.

Je constate en outre qu'en 1904, nous avons importé 9,512,400 livres de plomb, lingots, rebuts et blocs, d'une valeur de $122,790, et que la production était la même année de 26,748,00 livres ; cette même année, nous exportions en lingots, rebuts et blocs, 42,410 livres de plomb valant $997. Si ces chiffres sont exacts, il en résulte que notre production était de 27,000,000 de livres, que nous en avons importé 9,500,000 livres et n'en avons exporté que 42,000 livres.

Je n'ai pas par devers moi le renseignement que j'ai demandé au sujet de l'importation des articles dans la fabrication desquels entre le plomb. En 1905, nous avons importé 5,691,000 livres de plomb valant $133,340 ; nous en avons exporté 1,090,462 livres valant $28,523 ; et la production était cette année-là de 56,489,523 livres valant $331,274.

En 1906, nous importions en tout 8,272,900 livres de plomb valant $271,105 ; nous en exportions 3,477,898 livres valant $118,972 ; le total des exportations sur lesquelles il a été payé des primes a atteint 28,708,428 livres d'une valeur de $90,196. Pendant les neuf mois de 1907, nous avons importé 8,404,600 livres valant $293,453 ; nous en avons exporté 153,580 d'une valeur de $5,886. La production totale sur laquelle il a été payé des primes était de 21,479 livres. En 1908 il s'est importé 6,400,700 livres de plomb d'une valeur de $284,642, et il s'en est exporté 9,089,752 livres valant $362,428.

Ces chiffres sont loin d'être satisfaisants, tout d'abord parce qu'ils n'indiquent que les quantités de plomb et non les quantités de minerai sur lesquelles il a été payé des primes. Ils n'indiquent pas le chiffre total de la production du plomb, tandis que nous savons combien il s'en est importé et s'en est exporté en lingots, rebuts et blocs. J'ai cru devoir consigner ces données aux " Débats " où l'on pourra s'y reporter aisément, et appeler l'attention du ministre sur cette lacune dans les renseignements pour qu'il y supplée à l'avenir afin que nous ayons un état complet de la production totale de même que de la partie de la production à l'égard de laquelle il est payé des primes.

Ayant fourni ces données, je réitère l'opinion que j'ai déjà exprimée, et je dis que le meilleur moyen d'encourager la production du plomb en ce pays, c'est de développer l'industrie du plomb; et je ne crois pas que l'on puisse développer cette industrie sans une protection suffisante, comme nous avons tenté de faire à l'égard de l'industrie du fer; je crois aussi que cette protection ne peut s'obtenir que par l'imposition d'un droit de douane suffisant sur les articles en plomb. Par ce moyen on donnera à l'industrie une impulsion qui durera plus que l'année pour laquelle il est payé une prime. On assurerait ainsi un débouché permanent et, partant, satisfaisant aux producteurs de plomb du Canada.

Le ministre s'est porté au secours de cette industrie parce qu'il a cru qu'il était de son devoir de le faire et que cette industrie avait besoin d'aide. L'industrie des lainages s'est aussi adressée et s'adresse encore au ministre des Finances ; elle est aujourd'hui presque ruinée et le sera certainement si on ne lui vient pas en aide ; mais ni le ministre des Finances ni le Gouvernement n'ont remué un doigt pour permettre à cette industrie de se relever et reprendre son ancien état de prospérité. C'est une industrie d'importance vitale pour ce pays, qui intéresse non seulement les industries, mais aussi les consommateurs, y compris les cultivateurs.

M. GALLIGHER : Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Toronto-nord vient de dire que les chiffres indiquant la production de plomb de chacune des années où il a été payé des primes n'ont pas été donnés. Si je me rappelle bien, j'ai moi-même donné ces chiffres lorsque la question a été discutée en séance du comité, et je crois qu'on les trouvera dans les " Débats ". Cette production, de 6,000 tonnes qu'elle était en 1903 s'est élevée à 26,000 ou 27,000 tonnes en 1905, 1906 et 1907.

L'hon. M. FOSTER : Ces chiffres indiquent la production en bloc et non celle de chaque mine.

M. GALLIHER : Il va sans dire que je n'ai pas le nombre de tonnes produites par chaque mine.

L'honorable député a beaucoup insisté sur le fait que certaines des 147 mines en question ont très peu bénéficié de la prime ; cela est parfaitement vrai, et pour quiconque n'est pas au fait des caprices—si je puis m'exprimer ainsi—de l'industrie minière, les observations de l'honorable député peuvent paraître très sensées. Je ne suis pas expert en mines, mais grâce à un séjour de plusieurs années dans une région minière, j'ai acquis certaines connaissances sur le sujet et, autant que je sache, plusieurs de ceux qui ont touché de petites sommes n'étaient en réalité que de simples prospecteurs, c'est-à-dire, qu'ils possédaient des mines non exploitées, des mines dont nul ne connaissait la valeur, et après une certaine somme d'exploitation, on constata que plusieurs de ces mines ne donnaient pas de minerai assez riche pour valoir d'être exploitées, et on les abandonna.

Je n'ai aucun doute que parmi ces 147 mines, il s'en trouvait plusieurs de cette nature. Si nous avions 147 mines comme la Slocan Star, la Saint-Eugène ou la Highland, notre petite prime annuelle de $500,000 ne ferait pas long feu.

Tout ce qui tend à mieux faire connaître les conditions des terrains miniers contribue au développement de cette industrie particulière. Lorsqu'il devient évident qu'il est inutile de persister à dépenser de l'argent sur ce qu'on appelle un "prospect", nous laissons l'entreprise de côté et n'en parlons plus.

Quant aux mines importantes, comme certaines des plus anciennes que l'honorable député a mentionnées, elles font vivre une population considérable. Prenons l'exemple que l'honorable député a donné : la mine Blue Bell. C'est une vieille mine qui

s'exploite depuis nombre d'années et pour laquelle il a été construit un haut fourneau à la baie Pilot. Pendant quelques années, elle ne fut pas exploitée parce que le minerai renfermait une forte proportion de zinc. Cette mine n'a touché que $95 à titre de prime pendant les cinq ans ; mais qu'on me permette de faire observer que depuis l'établissement de la prime et depuis que nous avons la certitude qu'elle sera maintenue, la compagnie a dépensé environ un quart de million de dollars en bâtiments et en machines pour réduire le minerai et exploiter la mine.

Bien que la mine n'ait touché qu'une faible somme à titre de prime, parce qu'elle ne produisait pas à ce moment-là, les propriétaires savaient qu'ils pouvaient compter sur la prime lorsque la mine serait en exploitation, et cette assurance a suffi pour leur faire dépenser un quart de million dans l'entreprise.

Je n'ai pris la parole que pour expliquer que bien qu'un très petit nombre de mines ne paraissent avoir guère bénéficié des primes, les propriétaires des autres mines, les chambres de commerce de la région et la population en général sont unanimes à croire que la prime a été d'un énorme avantage pour cette industrie et que son maintien sera encore plus profitable au développement des mines de plomb de la Colombie-Anglaise.

(Le bill est lu la 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UN PROJET CONCERNANT L'EMPLACEMENT DE L'HOTEL DU GRAND-TRONC A OTTAWA.

Le projet de loi (n° 89) tendant à autoriser la vente à la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada d'une partie du parc de la côte du Major, en la cité d'Ottawa, comme emplacement d'hôtel.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Il a été entendu que je communiquerais les plans de l'hôtel projeté lors de la discussion en comité général, et je les dépose en ce moment sur le bureau de la Chambre. Le projet de loi ratifie le décret rendu en conseil et reproduisant la convention intervenue entre l'Etat et la compagnie. Il décrète aussi que le prix de vente du terrain, qui est de $100,000, sera versé à la commission de l'embellissement d'Ottawa qui l'emploiera sous la direction du Gouverneur en conseil. Avant l'adoption du projet de loi, je demande à proposer l'amendement suivant :

Que l'article suivant soit ajouté:

Toutefois, si la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer en fait la demande, le transport dudit emplacement pourra être fait à la Ottawa Terminal Railway Company.

Le Grand-Tronc de chemin de fer se propose de remettre la propriété, comprenant la gare et l'hôtel à une compagnie filiale qui a été constituée en corporation à cette fin par une loi du Parlement. Ce projet a été discuté à fond lors de la 1ère lecture, et je ne vois pas quelles autres explications je devrais donner au sujet des plans, si ce n'est de dire qu'on se propose d'ériger un édifice de six étages.

L'hon. M. FOSTER : Quelle en sera la hauteur totale ?

L'hon. M. PUGSLEY : Sans compter les tourelles, l'édifice aura environ 100 pieds de hauteur. Il aura cinq étages au-dessus du rez-de-chaussée, sans compter l'étage du grenier, ainsi qu'un sous-sol et un étage en soubassement.

L'hon. M. FOSTER : Quelles sont les dimensions ?

L'hon. M. PUGSLEY : L'édifice, j'imagine, aura à peu près la même superficie que le terrain qui fait l'objet de la convention. L'emplacement mesure 285 pieds le long du canal et 135 pieds sur la rue Rideau. Le plan du sous-sol que voici indique la forme de la construction. De la berge du canal, en arrière, le terrain a une largeur de 66 pieds. Il longe le canal sur un espace de 205 pieds et 3 pouces et, sur la rue Rideau, il mesure 86 pieds et 3 pouces.

On me dit qu'un passage souterrain conduira de la station au sous-sol de l'hôtel. Naturellement, des élévateurs vous monteront aux étages supérieurs.

L'hon. M. FOSTER : Il y aura une entrée sur la rue Rideau, au rez-de-chaussée ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

L'hon. M. FOSTER : L'entrée sera-t-elle sur le terrain de la compagnie ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui. Il y a aussi une entrée du côté du canal. Du côté qui donne sur l'avenue Mackenzie, il y a une terrasse et une entrée partant de cette terrasse.

L'hon. M. HAGGART : Il n'y a pas d'entrée du côté de l'avenue Mackenzie ?

L'hon. M. PUGSLEY : Pas d'entrée partant de l'avenue même.

M. LENNOX : N'y a-t-il pas d'entrée conduisant du parc à l'hôtel ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ce jardin étant public, les pensionnaires de l'hôtel pourront, j'imagine, s'y rendre, de même que les promeneurs qui seront dans le jardin pourront entrer dans l'hôtel.

M. BENNETT : Il suffira de ne pas mettre de clôture.

M. ARMSTRONG : Le ministre peut il nous dire combien le Grand-Tronc dépensera en tout pour l'hôtel ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne puis rien dire, si ce n'est ce que les journaux m'ont appris. J'ai lu, comme la plupart des dépu-

tés, sans doute, que des négociations prolongées ont eu lieu entre le conseil municipal d'Ottawa et la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer au sujet des plans de l'hôtel et de la gare. Le conseil a approuvé les plans et monsieur le maire m'apprenait ces jours derniers qu'un marché basé sur les résolutions du conseil de ville avait été passé. J'ai lu quelque part que l'hôtel doit coûter près de $1,500,000.

M. ARMSTRONG : Le Gouvernement n'a-t-il pas obtenu des renseignements précis avant de conclure cette convention avec le Grand-Tronc ?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce projet de loi ratifie le décret du conseil et le Gouverneur en conseil devra approuver les plans et le cahier des charges. Ainsi, l'adoption du projet de loi ne clora pas l'affaire ; les plans seront ensuite régulièrement soumis à l'approbation du Gouvernement.

M. LENNOX : En vertu de quel article du décret du conseil ?

L'hn. M. PUGSLEY : A la 2e page du décret, l'honorable député trouvera ce passage :

Le ministre propose aussi que l'emplacement soit vendu à la compagnie, à la condition que l'hôtel sera construit dans les deux ans qui suivront la date de la convention, conformément aux plans qu'approuvera le Gouvernement du Canada.

M. BENNETT : Le minimum du coût n'est-il pas fixé ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'en sais rien.

M. BENNETT : Alors, le marché tiendra bon au gré de la municipalité et du ministère, quand même l'hôtel ne coûterait que $1,000,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Mon honorable ami peut être certain que le Gouvernement n'approuvera pas les plans, à moins qu'ils ne soient ceux d'un hôtel de première ordre.

M. BENNETT : De quel prix ?

L'hon. M. PUGSLEY : Les plans sont ceux d'un bel édifice qui sera un ornement et un titre de gloire pour la ville.

M. ARMSTRONG : Le ministre a-t-il une idée du montant des dépenses que le Gouvernement se propose d'imposer au Grand-Tronc pour la construction de cet hôtel ?

L'hon. M. PUGSLEY : Voilà tout ce que je puis dire ; je crois que les plans que la municipalité a acceptés seront aussi approuvés par le Gouverneur en conseil, bien que je ne puisse rien affirmer à ce sujet. Si, après examen, le Gouvernement est d'avis que des changements sont nécessaires, il les exigera. Cependant, j'ai examiné les plans et je crois que, si on les suit, l'hôtel sera, je le répète, un ornement et un titre de gloire pour la municipalité.

M. PUGSLEY.

M. ARMSTRONG : Le Gouvernement permet-il de faire exécuter ces plans ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ce sont les plans.

M. ARMSTRONG : La compagnie promet qu'ils seront suivis ?

L'hon. M. PUGSLEY : Naturellement. C'est l'engagement qu'elle a pris envers la municipalité et, lorsque l'affaire sera soumise au conseil des ministres, nous mettrons comme condition que l'hôtel sera érigé d'après ces plans.

M. ARMSTRONG : Et cela nécessitera une dépense d'un million et demi ?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est ce que j'ai promis.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre ne croit-il pas devoir dire au comité, avant que le projet de loi soit adopté, ce que le Gouvernement pense de la somme que la compagnie devra dépenser ? Certes, il ne doit pas penser qu'il fera voter son bill si le Gouvernement ne s'engage pas à exiger que la dépense ne soit pas inférieure à une certaine somme. Actuellement, le ministre s'en rapporte à des oui-dire, aux nouvelles des journaux et à ses propres prévisions. Mais le décret du conseil donne de pleins pouvoirs au Gouvernement qui pourra dire que l'édifice coûtera cent milles dollars ou un million. Nous devons obenir sur ce sujet quelque déclaration touchant les intentions ministérielles.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce serait de notre part le comble de la folie d'exiger que la dépense s'élève à un million et demi, un million ou quatre cents mille dollars. Si nous obtenons un édifice de ce genre, construit d'après ces plans, approuvés par le conseil municipal d'Ottawa qui a étudié la question avec beaucoup de soin, ne serait-il pas absurde de dire : Bien que l'édifice ait été érigé sur ce modèle et que les plans aient été fidèlement suivis, s'il ne coûte pas réellement $1,500,000, la convention sera non avenue. Ce que nous exigeons, c'est que le Grand-Tronc érige un édifice d'après les plans et le cahier des charges, et les renseignements que je possède dans le moment me portent à croire que le Gouvernement a approuvé les plans et le cahier des charges que la municipalité a acceptés. On me dit que l'hôtel coûtera environ $1,500,000. Les membres du comité qui examineront ces plans constateront que ce sont ceux d'un édifice splendide qui coûtera fort cher. Cela étant, il me semble qu'il serait absurde de notre part de stipuler que l'hôtel devra coûter exactement une certaine somme d'argent et que, s'il coûte un dollar de moins, la convention sera non avenue. Notre devoir est d'assurer la construction d'un magnifique édifice, d'un hôtel de premier ordre qui procurera toutes leurs aises aux

voyageurs et qui sera un ornement pour le Canada et la capitale du pays. Cela accompli, nous aurons rempli tout notre devoir.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre peut obtenir un hôtel de premier ordre et du meilleur goût qui coûterait $250,000 ou $150,000.

L'hon. M. PUGSLEY : On me dit qu'un édifice conforme à ces plans coûtera près de $1,500,000. Il ne faut pas perdre de vue qu'il y a deux parties intéressées dans cette affaire. La ville d'Ottawa a des intérêts d'une extrême importance car elle a conclu des arrangements avec la compagnie relativement aux taxes qu'elle en exigera. Après mûre réflexion et communication de plans de temps à autre, elle a accepté ceux-ci parce qu'elle était persuadée qu'ils assureraient la construction d'un hôtel de premier ordre. Je prends pour acquis que le Gouvernement n'exigera pas que ces plans soient modifiés.

M. LENNOX : Le ministre ne répond pas à l'objection concernant la somme à dépenser. En pareille circonstance, il est d'usage de préciser le chiffre des dépenses. Le ministre ne tranche pas la difficulté en disant que, si l'édifice coûtait un dollar de moins, nous serions disposés à priver la compagnie des faveurs que nous lui accordons. La compagnie déclare qu'elle érigera un hôtel d'un certain prix, disons, un million et demi. Ce que le Gouvernement devrait exiger, c'est que la compagnie dépense à peu près cette somme. Par conséquent, il devrait y avoir une limite au-dessous de laquelle elle ne saurait descendre, par exemple, un million ou un million et quart. Du reste, le Gouvernnement devrait exiger qu'elle tienne ses promesses.

Le ministre ne répond pas à l'objection lorsqu'il parle d'un écart de un, deux, cinq, ou même mille dollars. J'aurais cru qu'avant de rendre un décret en conseil, le ministère se serait assuré des véritables intentions de la compagnie. Il devrait dire : Je veux des renseignements sur le genre d'édifice que vous érigerez.

L'hon. M. PUGSLEY : Rien ne l'indique mieux que les plans soumis.

M. LENNOX : Nous voulons obtenir des renseignements concernant le coût de cet édifice. Voici ce que le ministre a fait. Il a obtenu ce décret du conseil sans rien connaître, sans recueillir le moindre renseignement, et il a laissé les négociations se poursuivre entre la compagnie et la municipalité. Cette question intéresse au plus haut point la municipalité, s'est-il dit, mais elle ne l'intéresse pas autant que la population canadienne, que nous, ses représentants.

Je ne saurais concevoir qu'on puisse infliger à cette population d'injure plus grave. Se rendre au cœur de la propriété du public, au plus bel endroit de la ville d'Ottawa, au parc de la côte du Major dont nous sommes fiers, pour construire au milieu de ce parc une maison de rapport, un établissement commercial, voilà certainement un empiètement flagrant sur les droits du public. Par conséquent, le moins que nous puissions exiger—car le Gouvernement semble déterminé à réaliser son projet—c'est qu'on adopte des méthodes pratiques.

J'ai demandé au ministre si des portes de l'hôtel donneraient directement sur le jardin. Il n'en sait rien. Il s'est si peu occupé de cette affaire, il tient tellement peu à protéger les droits du public, qu'il ne sait pas s'il y a une porte de l'hôtel qui donne sur le jardin ou s'il y en a douze. Il ne sait pas si le jardin servira de cour à l'hôtel et si l'on y promenera les voitures d'enfant, à son gré. . .

L'hon. M. PUGSLEY : Ce n'est pas l'usage de faire rouler ces voitures dans les cours.

M. LENNOX : Le jardin sera converti en cour, pour bien dire, car il se trouvera derrière l'hôtel. Le ministre s'y entend mieux que moi en ce qui concerne les voitures d'enfant, mais les événements me donneront raison et ce parc deviendra le lieu d'amusement des pensionnaires de l'hôtel, et on ferait aussi bien de le céder en entier à la compagnie. Voilà ce qui en est. Pour une misérable somme de $100,000, nous empiétons sur ce parc qui est la propriété du public. On ne pouvait faire une plus grave injustice à la population canadienne, si ce n'est d'ériger l'armurerie Ross sur les plaines d'Abraham et je me demande même si cette dernière injure est plus grave.

J'ai quelques questions à poser au ministre. Nous cédons ces $100,000 à la commission de l'embellisement d'Ottawa. En examinant la loi, je m'aperçois que, d'ordinaire, ces sommes sont versées au fonds du revenu consolidé. Pourquoi le ministre se propose-t-il de faire ce cadeau à la commission?

L'hon. M. PUGSLEY : Je me rends parfaitement compte des motifs auxquels le ministère a obéi. Les négociations ont été entamées avant mon entrée dans le cabinet et, conséquemment, je ne saurais dire quelles considérations l'ont guidé. Mais, je suppose que les raisons que je vais mentionner ont motivé sa décision. La députation n'ignore pas que le parc de la côte du Major est vaste et s'étend jusqu'à la pointe Nepean. Une grande étendue du parc n'a pas été embellie. Le site est admirable et on pourrait, à peu de frais, en faire un parc enchanteur. Si les embellissements se poursuivent jusqu'à la pointe Nepean, la construction d'un hôtel de premier ordre à cet endroit, loin de nuire, sera un véritable ornement pour la ville. Je suppose et on me dit que la commission consacrera la totalité ou une grande partie de la somme à améliorer et à embellir le reste du parc de la côte du Major jusqu'à la pointe Nepean.

L'hon. M. FOSTER : Où trouvez-vous cette autorisation ?

L'hon. M. PUGSLEY : Le décret du conseil l'y autorise.

L'hon. M. FOSTER : Je ne le pense pas.

L'hon. M. PUGSLEY : Pas en termes formels, mais il dit que l'argent sera remis à la commission de l'embellissement d'Ottawa qui s'en servira sous la direction du Gouverneur en conseil.

L'hon. M. FOSTER : Le décret ne dit pas à quelle fin elle s'en servira.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est vrai ; mais voilà une raison pour laquelle l'argent sera remis à la commission de l'embellissement d'Ottawa. Le premier ministre pourra parler avec plus d'assurance que moi sur ce sujet. Cependant, je n'hésite pas à dire que la commission devra consacrer cette somme à l'embellissement du parc du Major jusqu'à la pointe Nepean. Si cette somme est remise à la commission, c'est parce que celle-ci, composée de citoyens d'Ottawa dévoués au bien public, a consacré beaucoup de temps et de soins à l'embellissement de la ville, et c'est précisément à cette fin que le prix de vente devra servir.

A mon sens, il ne conviendrait pas de verser cette somme dans le fonds du revenu consolidé. Vu que nous vendons pour les besoins de cet hôtel une partie d'un parc dont le public a eu la jouissance pendant de nombreuses années, il n'est que juste que les fonds provenant de la vente servent à embellir ce parc, et je ne connais personne qui puisse mieux en régler l'emploi que les membres de la commission.

M. LENNOX : Ce sont des terrains de l'artillerie ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. LENNOX : Une loi décrète que les terres de l'artillerie seront réparties en deux catégories et régies d'une certaine manière. Ces terrains-ci appartiendraient à la deuxième catégorie et la loi décrète qu'à moins d'être cédés pour des fins provinciales, ils seront vendus à l'enchère.

J'avoue qu'il serait impossible, pour ainsi dire, de les vendre à l'enchère, car on n'a jamais dû penser que des terres semblables seraient un jour mises en vente ; mais je ne crains pas d'affirmer que, vendues à l'enchère, elles auraient rapporté beaucoup plus que la somme que nous avons obtenue du Grand-Tronc.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député se trompe certainement. Cet emplacement ne mesure que 135 le long de la rue Rideau. Mon honorable ami doit savoir que $100,000 forment un bon prix pour cette quantité de terrain. Si l'emplacement était vendu à l'enchère, je doute qu'il rapporterait autant.

M. PUGSLEY.

M. LENNOX : Je crois vraiment qu'avec les servitudes et les privilèges qui en dépendront, ce terrain vaut beaucoup plus cher comme emplacement d'hôtel, parce qu'il fait partie du parc.

L'hon. M. PUGSLEY : Il coûte à la compagnie $800 par pied de front.

M. LENNOX : Quand même il lui coûterait $800,000, cela m'importerait peu. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. J'ose dire que, comme emplacement d'hôtel, ce terrain vaut cinq fois le prix que sa vente vous rapporte.

L'hon. M. PUGSLEY : Sur quoi basez-vous cette assertion

M. LENNOX : Sur le fait que vous ne vendez pas seulement ce petit morceau de terre, mais que vous accordez, pour bien dire, la jouissance du plus beau jardin public de la ville d'Ottawa. Dans ces circonstances, il est futile de dire qu'on obtient $100,000 pour tant de pieds de terrain

Je me mets en colère lorsque je traite ce sujet ; ce projet m'indigne à tel point que j'ai peine à contenir mon irritation. Si nous aliénons cette propriété, je ferai observer qu'il y a des formalités à remplir avant de vendre des terres de l'artillerie et que, de plus, la loi contient des dispositions spéciales concernant l'emploi des fonds provenant de la vente. La loi actuelle veut que les deniers retirés de la vente des terres de l'artillerie fassent partie du fonds du revenu consolidé et soient inscrits dans un compte distinct.

L'hon. M. PUGSLEY : Voilà pourquoi ce projet de loi est nécessaire.

M. LENNOX : Je le sais. Lorsque la loi décrète que les deniers feront partie d'un fonds distinct et seront l'objet d'un compte séparé, il y a de bonnes raisons de conserver ces deniers de la manière prescrite. La question du prix de vente est relativement insignifiante comparativement au projet néfaste de disposer de ce terrain. Je suppose que l'acte de transport devra être signé par les deux parties et que le ministre verra à ce qué cela ait lieu.

L'hon. M. PUGSLEY : Les plans devront être approuvés.

M. LENNOX : J'espère que lorsque cette abomination sera consommée, on en atténuera autant que possible les effets au moyen d'une clause sauvegardant les droits du public dans le reste du parc.

L'hon. M. PUGSLEY : Les droits du public ne seront lésés en aucune façon.

M. LENNOX : Ils pourraient l'être, si l'on n'érigeait pas une clôture entre le parc et le terrain de l'hôtel. Je connais assez le gouvernement actuel pour croire qu'il pourra créer en faveur de la compagnie des servitudes incompatibles avec les droits et

l'intérêt du public, et je désire avertir dès maintenant le ministre que nous exigerons que les droits de la population soient sauvegardés à cet égard.

Le ministre ne semble pas avoir fait une étude très approfondie de cette question, mais je voudrais apprendre de lui ce qu'il adviendra des privilèges que nous avons obtenus relativement au parc de la côte du Major—exemption du paiement des taxes et approvisionnement d'eau gratuit. La compagnie sera-t-elle sur le même pied que le Gouvernement sous ce rapport ? Obtiendra-t-elle l'eau gratuitement pour son hôtel ?

L'hon. M. PUGSLEY : Aucune stipulation de la convention n'accorde à la Ottawa Terminal Company d'exemptions pour l'hôtel. La compagnie devra payer l'eau le prix ordinaire et les taxes conformément à la convention qu'elle a conclue avec la municipalité. C'est une question à régler entre la compagnie et la municipaltié et qui ne concerne pas le Gouvernement. Nous ne prétendons pas accorder, et nous n'accordons aucune exemption à la compagnie.

M. LENNOX : S'il en est ainsi, c'est parfait ; mais le décret du conseil ne se prononce ni dans un sens ni dans l'autre.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député ne sait-il pas que, dès que nous nous dessaisissons de la propriété, elle entre dans le domaine privé et devient sujette aux charges municipales ordinaires ?

M. LENNOX : Je ne le sais pas et je ne suis pas sûr que le ministre le sache. Je désire qu'il explique le marché passé entre le Gouvernement et la municipaliité relativement au parc de la côte du Major.

L'hon. M. PUGSLEY: De quelle manière?

M. LENNOX : Le Gouvernement s'est engagé à fournir des fonds pour l'embellissement de la ville et, en échange, la municipalité lui sert l'eau gratuitement et lui accorde d'autres privilèges. Le ministre est-il prêt à dire que le privilège d'approvisionnement gratuit d'eau à l'emplacement où s'élèvera l'hôtel dans le parc de la côte du Major cessera dès que la compagnie de chemin de fer fera l'acquisition de cette propriété ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'entretiens aucun doute à ce sujet. Dès que ce morceau de terre sera vendu, il cessera de faire partie du parc de la côte du Major et le titre passera à la compagnie du chemin de fer qui doit y ériger un hôtel. La propriété sera alors sujette aux charges municipales ordinaires et la compagnie devra payer l'eau qu'elle consommera. La municipalité n'est pas tenue de fournir l'eau aux particuliers et la compagnie devra prendre des arrangements avec elle pour son approvisionnement. Elle sera sujette aux taxes municipales comme les particuliers et les compagnies ordinaires.

M. LENOX : J'ai beaucoup de respect pour l'opinion du ministre qui est un avocat habile, mais je ne suis pas prêt à admettre...

L'hon. M. PUGSLEY : Vous ne voudriez pas le nier.

M. LENNOX : Je n'admettrai ni nierai rien, mais je ne suis pas prêt à convenir que, dès que la propriété sera vendue à la compagnie, elle cessera de faire partie du parc de la côte du Major, pas plus que je ne suis prêt à admettre que, si la municipalité s'engageait à fournir l'eau gratuitement à la maison portant le n° 12 de la rue Bank pendant qu'elle serait la propriété de l'Etat, cette maison cesserait d'être le n° 12 de la rue Bank, si l'Etat la vendait.

Je signale au ministre l'article 15 du chapitre des Statuts de 1899 qui traite, entre autres choses, de la fourniture gratuite de l'eau par la municipalité. Je crois qu'il serait très à propos d'en arriver à une entente sur ce sujet.

M. STEWART : Je puis dire que le conseil municipal d'Ottawa et la compagnie du Grand-Tronc se sont entendus au sujet du paiement des taxes et de l'approvisionnement d'eau. Après beaucoup de discussions, les intéressés ont rédigé une convention aux termes de laquelle la municipalité exempte la compagnie du Grand-Tronc du paiement des taxes pendant un certain nombre d'années, si elle dépense une certaine somme d'argent pour construire l'hôtel et la gare centrale. Le premier marché exigeait une dépense de $3,000,000 de la part du Grand-Tronc pour les deux édifices. Certaines propositions furent faites au sujet de la construction de l'hôtel et le coût des deux constructions baissé au-dessous de $3,000,000 et des critiques se sont fait entendre à ce sujet, mais il existe maintenant une convention formelle, signée par la municipalité et la compagnie, concernant la somme d'argent qui sera consacrée à la construction de l'hôtel.

Au nombre des concessions faites à la compagnie, citons l'exemption du paiement des taxes pendant un certain nombre d'années et l'achat par la municipalité d'une certaine propriété sise rue Nicholas, afin d'élargir la rue conduisant à la gare et de rendre plus facile l'accès de cet édifice. Le droit de la municipalité d'exiger le paiement des taxes est reconnu dans la convention que les deux parties ont signée.

M. LENNOX : Cela change probablement la situation, mais le ministre ne semblait pas en savoir le premier mot.

M. R. L. BORDEN : Le décret du conseil relatif à cette affaire a été rendu le 26 de septembre ; le Parlement s'est réuni

le 28 novembre et, quelque temps après, ce projet lui fut soumis.

Il est demeuré inscrit sur le feuilleton de la Chambre pendant cinq mois et demi, sans que le ministère ait cherché à lui faire franchir d'autres étapes, ce qui démontre d'une manière probante que l'empressement qu'il a mis à bâcler cette affaire sans consulter le Parlement n'avait pas de raison d'être.

Le long délai qui s'est écoulé depuis le dépôt de ce projet de loi m'avait fait espérer que le Gouvernement reviendrait sur sa décision et qu'il reculerait devant cet acte de vandalisme, le plus révoltant attentat qui ait jamais été commis contre la propriété publique. Ce projet d'établir un hôtel sur le terrain du parlement est si incongru et si injustifiable que je ne comprends pas que le Gouvernement ait pu l'approuver.

J'ai dit et je répète qu'il pouvait tout aussi bien permettre d'ériger cet hôtel sur l'une des pelouses qu'on voit devant cet édifice. De vastes bâtiments administratifs s'élèveront un jour sur l'avenue Mackenzie et, lorsqu'ils seront construits, cet hôtel se trouvera au centre des édifices administratifs et de la place du Parlement. On peut s'attendre à toutes sortes de choses de la part d'un gouvernement qui approuve un semblable projet. A la prochaine session, nous apprendrons peut-être que les nouveaux édifices de l'administration ont été loués comme salle de danse et que la bibliothèque du Parlement a été convertie en une arène. L'un ou l'autre de ces projets serait à peine moins révoltant que celui que le ministère soumet dans le moment au Parlement.

En 1898, celui qui était alors ministre des Travaux publics justifiait la dépense d'une forte somme d'argent employée à clôturer ce parc en disant qu'il s'agissait d'une propriété nationale, Sur cette propriété nationale adjacente au terrain du parlement et qui en forme partie, nous nous proposons d'ériger un hôtel. S'il n'y avait pas dans Ottawa d'autres endroits convenables, je ne protesterais pas avec autant d'énergie, mais il y a d'innombrables endroits qui feraient aussi bien l'affaire que celui-ci.

J'admets que la ville d'Ottawa doit renfermer une bonne hôtellerie, mais il y a lieu de se demander jusqu'à quel point le Parlement doit intervenir pour combler cette lacune. Si la compagnie du Grand-Tronc construit un hôtel à cet endroit, ce sera un bon hôtel, je n'en doute pas, qui sera administré d'une manière louable. Mais, tout cela ne nous excuserait pas d'élever un hôtel sur l'une des pelouses du parlement ou de faire servir à cette fin le parc de la côte du Major.

Je regrette beaucoup que le ministère ait jugé à propos de suivre cette ligne de conduite. J'avais espéré, vu le long délai qui s'est écoulé, qu'il renoncerait à son projet. Du moins, il aurait pu s'adresser en premier lieu au Parlement—car il est maintenant évident qu'il n'avait pas besoin de se presser—et il aurait pu consulter les représentants du peuple avant de consacrer une partie du domaine national à la construction d'un hôtel qui s'élèvera aux portes mêmes du parlement et sur le terrain que la population canadienne regardait avec fierté comme une partie des belles pelouses au centre desquelles sont érigés les édifices du parlement qu'il faudra un jour agrandir.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a deux manières d'envisager la présente question comme toutes les autres. Mais, avant d'aller plus loin, je dois dire que je ne reproche pas aux députés de la gauche les goûts délicats d'esthète. Dans un sens, ces goûts leur font honneur. Mais la population d'Ottawa veut obtenir l'hôtel et elle ne souffrira pas si un coin du parc lui est enlvé, car les fonds qui proviendront de la transaction seront consacrés à l'agrandissement du parc de la côte du Major jusqu'à la pointe Nepean.

L'hon. M. FOSTER : En vertu de quelle autorité ?

Sir WILFRID LAURIER : De l'autorité que conférera le Parlement.

L'hon. M. FOSETR : Qu'est-ce qui vous autorise à dire que le parc sera agrandi jusqu'à la pointe Nepean ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est une condition attaché à la convention.

L'hon. M. FOSTER : Il n'en est rien.

Sir WILFRID LAURIER : En tous cas, les fonds seront remis à la commission de l'embellissement d'Ottawa, et si nous n'avons pas encore pourvu à l'agrandissement du parc, nous pouvons y pourvoir. Tout le monde conviendra avec moi que cette disposition est des plus louables. Maintenant que des édifices publics sont construits dans cette direction-là, il est temps de procéder à cet agrandissement, et nous ne saurions faire un meilleur emploi des fonds qui proviendront de cette transaction que de les consacrer à cette fin.

Bien que la décision du ministère ait soulevé maintes objections, tout le monde comprend qu'il nous faut un hôtel, mais les gens ne se sont pas empressés d'offrir d'en ériger un. La compagnie du Grand-Tronc a choisi l'emplacement en question, et le Gouvernement, réflexion faite, a décidé qu'il serait à propos d'accepter sa proposition.

Quelqu'un croit-il qu'un hôtel érigé à cet endroit ne sera pas un ornement pour la ville ? D'un côté se trouve l'hôtel des postes ; ici, s'élèvera la gare et, là, l'hôtel de la compagnie. Selon moi, les deux ponts devraient être reliés ensemble et élargis jusqu'à l'hôtel. Ce projet, me dit-on, est sur le

tapis. Lorsque toutes ces améliorations auront été accomplis, plusieurs des députés qui critiquent la conduite du Gouvernement changeront d'opinion et diront qu'en somme la ville d'Ottawa n'a pas été enlaidie, mais quelle a été embellie, par la construction de ces édifices.

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre semble envisager la question uniquement au point de vue de la ville d'Ottawa. Je considère que ce parc est un coin du domaine national et qu'il fait partie de l'emplacement où s'élève le Parlement.

M. FOWLER : De quelle côté sera la façade de l'hôtel ?

Sir WILFRID LAURIER : Elle donnera sur la rue Wellington.

M. FOWLER : Je ferai observer qu'en arrière de l'hôtel on aura une belle vue des terrains du parlement.

Sir WILFRID LAURIER : La simple nature a sans doute ses charmes, mais je ne sache pas qu'un bel édifice la dépare, au contraire.

M. FOWLER : Je parle de l'arrière-partie de l'hôtel.

M. SAM. HUGHES : Où seront situés les bureaux de l'administration ?

Sir WILFRID LAURIER : Le plan montre une terrasse s'étendant au-dessus du canal et sous laquelle seront les bureaux.

M. SAM. HUGHES : Comment le public parviendra-t-il au parc, par la buvette ou par l'hôtel ?

Sir WILFRID LAURIER : Il restera un espace libre de 120 pieds entre l'hôtel et l'autre côté de l'avenue Mackenzie.

M. PERLEY : Le très honorable premier ministre a dit que le public d'Ottawa a décidé d'avoir l'hôtel à cet endroit. Je ne crois pas que le public ait eu un mot à dire sur ce sujet. La ville a besoin d'un bon hôtel, mais si la population était appelée à se prononcer aujourd'hui ou demain sur le choix d'un emplacement, elle préférerait un autre endroit au parc du Major. La grande majorité de la population demande un hôtel, mais quand le Gouvernement offrit cet emplacement à la compagnie du Grand-Tronc pour cette fin, elle consentit, mais elle aurait préféré l'avoir ailleurs. L'hôtel aura tout l'avantage de ce parc, car en réalité celui-ci ne sera que la cour de l'hôtel, malgré l'espace qui restera libre comme une entrée. L'édifice pourra être construit de façon à donner de la façade sur le parc, de sorte que les hôtes jouiront de toute cette vue, mais le public en fera bien peu usage.

Si le Gouvernement a pris la détermination de faire adopter ce projet de loi, il n'y a pas à regimber, mais n'empêche qu'il a bien mal agi en faisant une convention avec le Grand-Tronc sans consulter le Parlement, et qu'il agit très mal aujourd'hui en demandant à ses partisans à la Chambre de la ratifier à tort ou à raison, afin de pouvoir élever sur ce site un hôtel qui cachera complètement la vue du nouvel édifice projeté de l'avenue Mackenzie, du moins qui en voilera considérablement l'apparence.

L'hon. M. PUGSLEY : Aucunement.

M. PERLEY : Je demande au ministre s'il sera possible du pont Dufferin ou du pont des Sapeurs de voir l'édifice projeté de l'avenue Mackenzie ?

L'hon. M. PUGSLEY : Naturellement, s'il va se planter dans un endroit d'où cette vue lui sera cachée, il ne pourra pas le voir.

M. PERLEY : Bien, je suppose qu'il faudra se rendre à la rue Sussex pour le voir ?

M. R. L. BORDEN : Ou bien monter en ballon.

M. PERLEY : Cet hôtel séparera les bâtiments de l'administration, tandis qu'il y avait bien d'autres endroits tout aussi convenables.

Un hon. DEPUTE : Où ?

M. PERLEY : A un endroit près de la cour suprême, où le panorama n'est peut-être pas surpassé au monde ; et il y a d'autres endroits encore. A mon sens, l'honorable ministre n'est pas excusable de construire un hôtel à cet endroit sous prétexte qu'Ottawa a besoin d'un hôtel. La population demande un hôtel, c'est vrai, mais pas à cet endroit.

M. BENNETT : Ces plans ont-ils été visés, et le Gouvernement a-t-il l'assurance, après la ratification de la convention, que la compagnie construira son hôtel sur ces mêmes plans ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ils sont visés, en ce sens qu'ils sont sous la garde des autorités municipales. Le maire m'a permis de les prendre pour les montrer à la Chambre. Ils lui seront retournés, et nous verrons à ce que ces mêmes plans soient soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

M. BENNETT : Ottawa n'a rien à voir à la question de l'emplacement ni de la construction si ce n'est un arrangement concernant la commutation de taxes. Après l'adoption du projet de loi, le terrain devient la propriété de la compagnie.

L'hon. M. PUGSLEY : Avant d'effectuer le transfert, les plans devront nous être soumis et recevoir la sanction du Gouvernement.

M. BENNETT : Qu'est-ce qui empêche la compagnie de dire au bout d'une couple

de mois : Nous ne construirons pas sur ces plans. Elle sera libre alors d'exiger un nouveau plan.

L'hon. M. PUGSLEY : Pas du tout, car la corporation municipale a agi de bonne foi et signé un contrat avec la compagnie qui s'engage à suivre ces plans. Le Gouverneur en conseil ne permettra pas que la compagnie change ces plans, à moins d'un avis contraire de son architecte. Mais il n'acceptera rien de moins dispendieux ou de moins commode, et il est possible nous exigions peut-être un édifice plus vaste.

M. BENNETT : La ville d'Ottawa n'est pas partie au contrat passé entre la compagnie et le Gouvernement, et la compagnie et le Gouvernement ensemble peuvent fort bien ignorer la corporation municipale.

L'hon. M. PUGSLEY : Mais nous ne le ferons pas.

M. BENNETT : Où est la preuve ? Supposons que dans trois mois la compagnie dise à la municipalité : Nous allons construire un hôtel d'après le plan, mais il ne coûtera qu'un demi-million de dollars. D'après la convention, le Gouvernement serait libre d'accepter.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député ne voit pas l'inanité de sa prétention ? La ville demandait un hôtel de premier ordre et le Gouvernement se déclara prêt à le lui construire, pourvu qu'il pût trouver un emplacement convenable. Il choisit celui-ci et ajouta : Si nous ne pouvons l'avoir, nous ne construirons pas. La corporation municipae négocia avec la compagnie au sujet de certaine commutation de taxes et une entente fut conclue.

M. BENNETT : Au sujet des taxes seulement.

L'hon. M. PUGSLEY : Admettons. Le conseil municipal et la compagnie arrêtèrent les termes d'un traité en vertu duquel l'hôtel et la gare devront être construits d'après ces plans et devis. Jusqu'à présent, je suis prêt, sur l'avis compétent, à inviter le Gouverneur en conseil à accepter ces plans, et je n'ai pas l'intention de l'inviter à en accepter d'autres. Je suppose que le comité peut s'en rapporter au Gouvernement pour l'exécution de ces plans.

M. BENNETT : Et nuls autres plans ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nul autre.

L'hon. M. FOSTER : L'article 2 devrait être entièrement supprimé. Il s'applique à un objet tout autre que celui que comporte le projet. Il est ainsi conçu :

2. Le produit de la vente dudit morceau de terre doit être mis au crédit de la commission de l'embellissement d'Ottawa, pour être par elle appliqué aux objets de ladite commission, sous la direction et les instructions du Gouverneur en conseil.

Cette stipulation n'a aucun rapport avec la vente de ce terrain au Gouvernement pour y construire un hôtel. Si nous voulons voter un montant à la commission d'embellissement d'Ottawa, nous le ferons par la voie ordinaire d'un crédit à cet effet, mais dans l'intervalle le produit de cette vente doit être versé au fonds consolidé et figurer aux recettes du Canada.

L'hon. M. PUGSLEY : La Chambre a consenti à cette condition par une résolution.

L'hon. M. FOSTER : Je sais, mais vous n'êtes pas tenu de faire tout ce que prévoit la résolution.

L'hon. M. PUGSLEY : Quelle est l'objection ?

L'hon. M. FOSTER : La voici. Vous proposez une dépense qui est absolument étrangère à la convention entre le Grand-Tronc. Nous avons la commission d'embellissement d'Ottawa à laquelle le Gouvernement a donné certaines sommes d'argent et décidera peut-être d'en donner davantage, mais c'est une affaire entièrement différente de celle-ci. Si cette affectation de la somme de $100,000 devient une partie intégrante du projet, nous devrons nous renseigner sur la nécessité d'ajouter cette somme supplémentaire au crédit de la commission. Celle-ci a déjà reçu des sommes considérables du Trésor public et s'est engagée dans un plan d'embellissement très onéreux. Elle a, je crois, épuisé ses deniers, et vous proposez maintenant de lui voter $100,000 de plus. Avant d'accéder cependant, nous exigeons des renseignements sur le mode d'emploi de cette somme et ainsi de suite. Le Gouvernement poursuit ici deux différents objets : il ouvre un crédit nouveau et s'autorise à vendre un terrain pour des fins autres que leur emploi actuel.

L'hon. M. PUGSLEY : Cette question a été soigneusement étudiée déjà. Nous avons ébauché ce projet après avoir consulté le ministre. Nous avons cru préférable que le bill autorisant la vente du terrain décrétât en même temps l'application du prix de la vente à améliorer encore le parc au lieu de servir aux fins communes. Et comme le dit le très honorabe premier ministre, le Gouvernement considère le produit de cette vente comme un dépôt sacré et il l'affectera à améliorer davantage le parc jusqu'à la pointe Nepean.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Sur l'article 1er.

L'hon. M. PUGSLEY propose l'aliéna suivant :

Pourvu toutefois qu'à la demande de la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc le transfert dudit morceau de terre puisse être effectué à la compagnie du chemin de

fer Ottawa Terminal, érigée en corporation en vertu de la loi 67, Edouard VII, ch. 117.

M. LANCASTER : A ce sujet, je réitère mes premières déclarations énoncées au cours de la présente session, à savoir que toute cette transaction, à mon avis, repose sur un faux principe. Rien depuis n'est venu me prouver le contraire. Je suis plus fermement convaincu que jamais que ce marché est mauvais, et n'aurait jamais dû être conclu, pour aucune considération, ni avec ce chemin de fer ni aucun autre. L'aliénation d'un immeuble de l'Etat pour cette fin comporte un principe pernicieux. Je ne développerai pas cette thèse comme je l'ai déjà fait dans une précédente occasion. Mais je répondrai brièvement aux observations que le premier ministre a faites ce matin. Il a déclaré qu'Ottawa a besoin d'un hôtel et que c'est le seul moyen de l'obtenir. Je ne veux pas lui manquer de respect, mais je lui dirai que son premier devoir est de sauvegarder les intérêts du public du Canada et ne pas tant se préoccuper des besoins de la ville d'Ottawa.

Je me demande si aucune autre ville du Canada, ayant besoin d'un hôtel, pourrait, comme simple municipalité, s'adresser au Gouvernement et en obtenir un immeuble de l'Etat pour gratifier son besoin ? Je suis convaincu qu'aucune autre ville n'obtiendrait le même privilège ; et je ne vois pas en vertu de quel principe la ville d'Ottawa a le droit de demander au Parlement de sanctionner un marché comme celui-ci et d'aliéner au profit d'une compagnie de chemin de fer un terrain qui appartient au public. Je ne vois pas en vertu de quel principe nous pouvons faire exception pour la ville d'Ottawa et l'aider à construire un hôtel. Le ministre des Travaux publics, je crois, a laissé percer la vérité quand il a dit à l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) que le Grand-Tronc voulait avoir cet emplacement et pas d'autre, et qu'en conséquence il a fallu le lui donner. L'affaire est radicalement mauvaise. Si la compagnie ne voulait pas accepter un autre emplacement, c'était une question à régler entre elle et la municipalité. Mais pourquoi le gouvernement fédéral est-il intervenu et a-t-il vendu à la compagnie ou troqué un immeuble de l'Etat pour y ériger un hôtel, simplement parce que le Grand-Tronc voulait l'avoir ?

Le principe est mauvais et je ne puis y souscrire. Je ne sais pas si la question va être soumise au vote de la Chambre, mais dans l'affirmative, je vais voter contre toute la transaction.

M. BOYCE : Cette transaction me paraît d'autant plus extraordinaire quelle nous est soumise par le ministre des Travaux publics. On me dit que ce parc a été créé par le Parlement en 1884 et en 1885 et devint un terrain d'artillerie.

L'hon. M. PUGSLEY : C'était un terrain d'artillerie bien avant cela.

M. BOYCE : C'était un terrain d'artillerie, et une loi du Parlement en fit un parc public, qui est demeuré tel jusqu'à aujourd'hui. Le ministre peut-il nous dire immédiatement combien d'argent il a coûté au pays, d'abord pour la transformation originale d'un terrain inculte en un parc, puis ensuite successivement chaque année pour les frais d'entretien. Le ministre admettra tout de même qu'un fort montant a été dépensé à améliorer ce terrain pour des fins publiques, et il me paraît pour le moins inconcevable que le Gouvernement ait, dans ces circonstances, aliéné ou donné à une compagnie mercantile, pour les fins d'un hôtel, une partie du domaine de l'Etat, situé comme l'est cet immeuble, surtout lorsqu'à côté même de cet immeuble sont des terrains de grande valeur dont le Gouvernement vient de faire l'acquisition et pour lesquels il devra payer des prix fabuleux. Si le Gouvernement avait tellement besoin de terrain qu'il a été obligé d'exproprier au prix d'un million...

L'hon. M. PUGSLEY : Quoi !

M. BOYCE : Si le Gouvernement avait tellement besoin de terrains qu'il a dû exproprier l'avenue Mackenzie et la rue Sussex. . .

L'hon. M. PUGSLEY : Au prix d'un million de dollars, dites-vous ?

M. BENNETT : Oui, avec l'édifice Lindsay.

M. SAM. HUGHES : Qui seul coûtera $750,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Le Gouvernement n'a pas l'intention de l'acheter.

M. BOYCE : J'exagère peut-être, mais j'ose affirmer que le Gouvernement dépensera un million à exproprier dans notre voisinage immédiat pour y ériger d'autres édices administratifs.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député veut-il me permettre? Je relève cette assertion, car elle pourrait se répandre dans le public, et elle est absolument sans fondement, quoique l'honorable député n'ait pas, je suppose, l'intention de tromper sciemment le public. Ces terrains sont loin de nous avoir coûté un million. Le fond seul a coûté entre $500,000 et $600,000.

M. BOYCE : L'édifice Lindsay compris ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non. Nous n'avons pas l'intention de l'acheter.

M. BOYCE : Disons alors au prix d'un demi-million. Donc, nous payons $500,000 des immeubles situés tout à côté du parc pour y ériger un édifice civil, et le Gouvernement donne, pour les fins d'un hôtel, une partie de ce parc à un prix considérable-

ment au-dessous de sa valeur, frustrant ainsi l'objet de sa création, objet qui a été respecté jusqu'à ce jour au prix de grandes dépenses chaque année. Et cet hôtel abritera une buvette pour la vente de liqueurs enivrantes au beau milieu des édifices administratifs de l'Etat, quand ceux de l'avenue Mackenzie et de la rue Sussex seront construits. N'est-ce pas une monstruosité aux yeux du ministre des Travaux publics? Le Gouvernement ne pratiquerait-il pas une forte économie, si ce parc doit être fermé au public, en y érigeant ses édifices, qui seront ainsi rapprochée du groupe principal sur la terrasse du Parlement ? Je suis surpris que le Gouvernement ait tellement perdu le sens de la pudeur pour ce qui concerne l'intérêt public, qu'il ait souscrit à une proposition à la fois dérogatoire et aussi dépourvue de principe économique. J'ai été aux informations, et j'apprends que $100,000 sont une bien faible proportion de la valeur de cet immeuble pour les fins de sa destination.

L'hon. M. PUGSLEY : La personne qui a renseigné l'honorable député a-t-elle la moindre idée de la valeur des immeubles à cet endroit ou sait-elle même la dimension de cet immeuble sur la rue Rideau.

M. BOYCE : Oui, elle est très au fait.

L'hon. M. PUGSLEY : Ne croit-elle pas que $800 du pied de front soit un bon prix?

M. BOYCE : Oui, peut-être pour les terrains de l'autre côté de la rue, mais pas pour celui-ci que le Gouvernement a si généreusement donné aux fins que l'on sait. Planter un hôtel au centre des édifices du Parlement sur un immeuble de l'Etat n'est pas, je crois, un projet bien populaire parmi le public qui porte tant d'intérêt à ce parc.

L'hon. M. PUGSLEY : Nous n'avons pas l'intention de le planter au centre des édifices du parlement.

M. BOYCE : J'entrevois le jour où les nouveaux bureaux administratifs seront construits, et cet hôtel sera alors terminé et le parc dédié au public du Canada sera la cour fleurie de cet hôtel et lui servira d'ornement.

Sur l'article 2 :

2. Le produit de la vente dudit morceau de terre doit être mis au crédit de la commission de l'embellissement d'Ottawa, pour être par elle appliqué aux objets de ladite commission, sous la direction et les instructions du Gouverneur en conseil.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre prétend-il que l'argent que va lui verser le Grand-Tronc ne sera pas payé au receveur général pour être versé au fonds consolidé ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, l'intention est de placer ce montant au crédit de la commission d'embellissement d'Ottawa qui le dépensera graduellement sous la direction du Gouverneur général.

L'hon. M. FOSTER : Mais toutes les recettes de quelque source que ce soit doivent être versées au fonds du revenu consolidé. C'est la première chose à faire. Vous pouvez ensuite les dépenser par voie d'un vote ou ouvrir un crédit. Comment allez-vous pouvoir tenir vos comptes si vous vendez des fractions du domaine public et si, au lieu d'en verser le produit dans le trésor, vous le placez au crédit de quelque autre compte ?

L'hon. M. PUGSLEY : Cet article a été soumis au ministre des Finances et c'est le ministre de la Justice qui l'a rédigé. Personnellement je ne vois pas pourquoi, si cette somme doit être gardée comme un fonds spécial pour les fins de la commission d'embellissement d'Ottawa, le ministre des Finances ne pourrait pas la placer au crédit de cette commission ?

L'hon. M. FOSTER : Le Gouvernement pourrait bien faire n'importe quoi si le Parlement l'en autorisait, mais est-ce convenable dans ce cas-ci ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne vois pas ce qui s'y oppose.

L'hon. M. FOSTER : Je pense que l'honorable ministre n'a d'objection à rien.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est un fonds spécial destiné à des fins particulières sous l'administration de la commission d'embellissement d'Ottawa avec l'approbation du Gouverneur en conseil. L'intention est, a déclaré le premier ministre à la Chambre, que la commission devra affecter tout le montant à l'amélioration et l'extension du parc du Major jusqu'à la pointe Nepean.

L'hon. M. FOSTER : Je pense que l'honorable ministre fera bien de ne pas propager ces méthodes au Canada. C'est un principe qui paraît avoir été introduit dans les finances provinciales au Nouveau-Brunswick, mais il ne faudrait pas l'inaugurer ici. Il consiste à tirer les fonds du Trésor par tous les moyens possibles excepté par chèque. Espérons que vous n'allez pas commencer ce jeu maintenant avec les fonds du Dominion.

M. SAM. HUGHES : Comment le Gouvernement pourra-t-il obtenir un état ? Si ce fonds est transféré à la commission, le Gouvernement n'a plus le pouvoir de forcer la compagnie à le lui payer ni comptabilité pour s'en rendre compte.

M. LENNOX : Cela lui est bien indifférent, je pense. Voici ce qui arrive: nominalement le chemin de fer de Grand-Tronc paye $100,000 ; en réalité, il ne verse pas un sou. Cette somme ne tombera pas dans le trésor général, elle est destinée à un objet

spécial, l'amélioration du terrain contigu à l'hôtel, à proprement parler, le jardin de l'hôtel ; c'est la continuation des avantages accordés à la compagnie. Virtuellement le chemin de fer du Grand-Tronc garde son argent pour améliorer et embellir sa propriété. L'honorable ministre est très logique en ne portant pas ce montant au crédit du revenu, mais de le laisser retourner graduellement au chemin de fer du Grand-Tronc.

L'hon. M. PUGSLEY : Adopté.

L'hon. M. FOSTER : Je proteste contre ce genre de finance. Je suis sûr que le ministre des Finances n'a jamais été invité à ce prononcer sur cette transaction, car il ne l'aurait jamais autorisée. Comment allez-vous pouvoir porter ce montant au crédit de la commisison ? Est-ce un don de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc ? Il n'entrera pas dans le Trésor public, le contrôleur ne pourra en vérifier l'acquittement. Voici une transaction où un immeuble est vendu, $100,000 sont reçus et ne seront ni versés ni puisés au trésor ni contrôlés.

L'hon. M. PUGSLEY : Je suppose qu'en conformité de la loi le ministre des Finances placera cette somme au crédit de la commission d'embellissement d'Ottawa qui le dépensera sous le contrôle du Gouverneur en conseil. L'honorable député se trompe quand il dit que le ministre des Finances n'a pas étudié cette proposition. Il a adopté ce moyen craignant que si ce montant était versé au fonds consolidé il ne serait affecté à d'autres fins. L'intention est de garder cette somme en dépôt exclusivement pour les fins de la commission d'embellissement d'Ottawa.

M. DANIEL : Le ministre dit qu'elle sera versée graduellement entre les mains de la commission. Je suppose que le Grand-Tronc l'acquittera en bloc, mais à qui paiera-t-elle ? Au département des Travaux publics ?

L'hon. M. PUGSLEY : Au ministre des Finances et au receveur général.

M. DANIEL : Mais non, puisqu'elle n'est pas versée au fonds général. Le ministre des Finances se propose-t-il de la garder dans sa propre caisse pour en faire le service au fur et à mesure à la commission d'embellissement d'Ottawa ? Cette disposition est très lâche. Personne ne peut dire ce qu'il adviendra du montant. Il ne figurera pas dans les recettes générales ; rien n'indique quand il devra être payé, ni ce qu'on en fera dans l'intervalle, et je crois sincèrement que le Gouvernement devrait avoir des vues plus arrêtées sur ce sujet, car le bill lui permet de dépenser ces $100,000 où il lui plaira pendant un temps indéfini.

L'hon. M. FOSTER : Je réitère mon protêt contre cette manière d'agir. Quand ce montant sera acquitté, à qui sera-t-il remis ?

L'hon. M. PUGSLEY : Au ministre des Finances, je suppose.

L'hon. M. FOSTER : Pour son compte personnel ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non. Son devoir serait, je crois, de le placer au crédit de la commission d'embellissement d'Ottawa, qui y puiserait au fur et à mesure sous le contrôle du Gouverneur en conseil sans l'approbation duquel elle ne peut dépenser un sou.

L'hon. M. FOSTER : Comment le compte du débit et le compte du crédit du Canada accusent-ils cette opération ? La commission d'embellissement d'Ottawa tirera-t-elle sur le fonds consolidé ou sur quoi ?

L'hon. M. PUGSLEY : Sur ce fonds, qui est un fonds spécial placé à son crédit en vertu d'une loi.

L'hon. M. FOSTER : Plus le ministre pèsera les détails de cette transaction, plus il la trouvera irrégulière. Vous ne trouverez pas dans les annales du pays, je crois, un exemple où on a ainsi jonglé avec les deniers publics.

L'hon. M. PUGSLEY : En négociant la vente d'une partie du parc de la côte du Major le Gouvernement a cru devoir consacrer spécialement le produit de la vente aux fins de la commission d'embellissement d'Ottawa et ne pas le verser dans les recettes générales où il aurait pu être employé à d'autres fins. Le Gouvernement avait en vue, en agissant ainsi, l'amélioration et l'enjolivement du parc jusqu'en bas de la pointe Nepean. Je crois que le Parlement est resté dans les limites de ses attributions en décidant de placer cette somme au crédit de la commission d'embellissement d'Ottawa, qui la recevra comme un dépôt sacré et la dépensera pour ses fins sujet au contrôle du Gouverneur en conseil.

M. DANIEL : Le Gouvernement n'accorde-t-il pas un crédit annuel à cette commission ?

L'hon. M. PUGSLEY : $60,000 par année, je crois.

M. DANIEL : Qu'est-ce qui vous empêche alors de verser ces $100,000 dans le Trésor et d'en faire le service à la commission en sus de ses $60,000 ?

L'hon. M. PUGSLEY : Si elles étaient versées au Trésor, elles pourraient être affectées à d'autres fins que le Parlement jugerait à propos de temps en temps, mais comme elles sont le produit de la vente d'une partie d'un parc qui est dédié sinon par bail du moins par l'usage à la ville d'Ottawa, nous avons cru qu'elles devaient être affectées exclusivement à une fin. Si elles étaient portées aux recettes, il fau-

drait attendre le plaisir du Parlement chaque année pour en voter la disponibilité.

M. LANCASTER : Pourquoi pas ?

L'hon. M. PUGSLEY : Le public a pleine confiance dans la commission d'embellissement d'Ottawa qui est composée de membres nommés par la ville et par le Gouvernement. Il me semble que le Parlement peut en toute sécurité placer cette somme à son crédit, loisible à elle de la dépenser sous le contrôle du Gouverneur en conseil.

L'hon. M. FOSTER : Une compagnie peut être organisée pour construire un chemin de fer et le Gouvernement peut contracter un emprunt pour lui venir en aide, mais cet emprunt est porté au compte des recettes non pas au crédit de la compagnie du chemin de fer. Pourquoi placer $100,000 au crédit de la commission d'embellissement qui ne s'en servira peut-être pas pour des années encore ?

L'hon. M. PUGSLEY : Cette somme portera intérêt dans l'intervalle. La différence est grande entre une compagnie de chemin de fer et une collectivité publique comme la commission d'embellissement d'Ottawa. Je crois que nous pouvons lui confier cette somme avec l'assurance qu'elle sera dépensée aux fins voulues. Elle ne peut pas l'employer sans l'approbation du Gouverneur en conseil, et je ne vois pas où est l'objection.

M. BENNETT : Ces $100,000 sont-elles en sus des $60,000 par année ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui. Je pense que la manière régulière serait de placer le produit de la vente de cet immeuble au crédit de la commission, et il est possible que le chèque même du Grand-Tronc sera porté à son crédit.

L'hon. M. FOSTER : Comment cette opération sera-t-elle entrée dans les comptes publics ?

L'hon. M. PUGSLEY : Le Gouverneur en conseil en tiendra note, et la commission en fera rapport comme d'habitude au Parlement.

L'hon. M. FOSTER : Alors elle ne figurera pas dans les comptes publics ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il en sera tenu compte.

L'hon. M. FOSTER : Cet argent ne viendra pas en la possession du pays et ne figurera pas par conséquent dans les comptes publics. Le fait est que nous avons vendu pour $100,000 un immeuble de l'Etat et que la transaction n'est pas inscrite dans nos livres.

M. BENNETT : Le ministre espère, je suppose, qu'une bonne poignée de cet argent sera le noyau d'un fonds secret pour les prochaines élections à l'automne, et il faut croire qu'Ottawa aura sa part.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois (à main levée) et adopté.)

INCIDENT.—LA NATURALISATION CANADIENNE.

L'hon. M. FIELDING propose à la Chambre de passer aux subsides.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : Monsieur l'Orateur, j'ai trouvé cet extrait dans un journal américain :

Jusqu'à tout récemment, depuis que notre république a acquis son indépendance, jamais, dit un récent numéro du "Harper's Weekly", avons-nous eu à enregistrer un courant notable d'émigration américaine des Etats-Unis. Quelques-unes de nos femmes ont épousé des Européens et sont devenus sujettes des rois, mais jusqu'à tout récemment, un nombre excessivement restreint de nos contribuables électeurs ont abdiqué leur citoyenneté. Depuis dix ans, cependant, bien des milliers de nos citoyens du Nord-Ouest ont traversé la frontière pour aller s'établir sur les terres à céréales dans la vallée de la Saskatchewan. Ces immigrants du domaine de l'Uncle Sam ont pour la plupart, afin d'entrer en possession de leur immeuble, signé les certificats pour devenir électeurs canadiens.

Ceci entraîne en définitive l'allégeance jurée au roi Edouard, de sorte que ces pionniers abandonnent leur allégeance aux Etats-Unis. Qu'obtiennent-ils en retour? La plupart d'entre eux pensent devenir sujets anglais avec tout ce que ce titre entraîne de privilèges et d'obligations. Il faut en rabattre. Nous apprenons par le "Telegram", de Winnipeg, qu'ils deviennent simplement citoyens du Canada, ayant le droit de voter et de remplir des charges dans le Dominion ou administré à Ottawa, mais que dès qu'ils sortent du pays, ils ne sont plus citoyens d'aucun pays. En vertu de la loi anglaise, il appert qu'un Canadien naturalisé n'est pas sujet anglais. Il ne peut obtenir son certificat de naturalisation en Angleterre, à moins d'y avoir habité cinq ans. Pas une seule colonie anglaise, dit le "Telegram", n'a l'autorité, d'après la loi, d'accorder à un étranger les droits de naturalisation anglaise qui seraient valides au delà de ses propres frontières.... La loi ne laisse pas le moindre doute.

Cet extrait, monsieur l'Orateur, réveille toute la question de la naturalisation canadienne—la question de savoir quelles catégories de monde doivent être admises au Canada. Pendant la guerre entre la Russie et le Japon, des milliers de Japonais qui avaient habités dans les îles Hawaïennes pendant des années volèrent au secours de leur patrie.

Un officier qui avait épousé une jeune fille caucasienne lans la ville d'Honolulu, et avait élevé une famille, dut s'en séparer et aller servir dans l'armée dans son pays natal pour obéir, a-t-on dit à cette époque, à un ordre du gouvernement japonais. Des Japonais qui avaient pris leurs papiers de naturalisation dans notre pays durent aussi

obéir aux ordres du gouvernement japonais et s'en retourner dans leur pays natal pour y faire le service.

Plus récemment lorsque des difficultés s'élevèrent entre le gouvernement des Etats-Unis et celui du Japon au sujet de la colonisation japonaise sur la côte ouest de l'Amérique du nord, les journaux et des fonctionnaires américains portèrent l'accusation qu'un grand nombre de Japonais s'en retournaient dans leur pays pour servir dans l'armée en cas de guerre entre les deux pays. Il y a là quelque chose qui doit donner à penser au Gouvernement. Au moment même où la question agitait les esprits, le peuple américain s'aperçut que des cartes de tous les chemins de fer transcontinentaux des Etats-Unis, de toutes les passes, de tous les tunnels, de tous les points stratégiques, si je puis employer ce mot, avaient été faites et étaient en la possession du Japon. Dès que la guerre aurait été déclarée, dix soldats japonais, placés aux bons endroits avec des cartouches de dynamite, pouvaient arrêter le transport des soldats américains de l'est à l'ouest pendant six mois. Le gouvernement américain savait cela.

Aux Etats-Unis un plateau variant en largeur de 500 à 1,000 milles sépare la partie est du continent du versant du Pacifique. Ce plateau est difficile d'accès pour les chemins de fer, et à moins que la circulation des trains ne fût maintenue, il serait impossible de transporter les troupes de l'est à l'ouest. Si la guerre se déclarait entre les Etats-Unis et le Japon, les Japonais se rendraient immédiatement maîtres de toute la côte ouest de l'Amérique du Nord, et en faisant sauter quelques ponts et tunnels ils pourraient empêcher pendant des mois le transport d'un seul soldat au delà des montagnes.

Dans le Canada nous n'avons qu'un chemin de fer traversant les montagnes Rocheuses. Ceux qui ont traversé cette région savent qu'il y a cent endroits ou une charge de dynamite empêcherait le passage des trains pendant des semaines, même pendant des mois, et qu'il serait alors impossible de transporter des soldats de l'est à l'ouest du Canada. Si l'Angleterre venait en guerre avec un pays de l'océan Pacifique, et voulait utiliser la grande route canadienne transcontinentale pour le transport des soldats et munitions de guerre, jusque dans l'Ouest quelques hommes suffiraient pour rendre ce transport impossible en détruisant les passes.

Les Etats-Unis ont étudié très sérieusement le problème de la naturalisation des étrangers sur la côte de l'Ouest, savoir à quelle catégorie de gens ils accorderaient la naturalisation. Quelques milliers de personnes distribuées avec sagacité sur la côte ouest pourraient devenir maîtres de la situation là-bas.

Les Japonais se sont établis en grand nombre dans la partie ouest du Canada. Des Chinois y sont aussi venus, mais leur immigration a été restreinte plus ou moins par la taxe qu'ils ont à payer. Notre champ de colonisation sur la côte ouest est limité, et je n'hésite aucunement à dire que le Gouvernement devrait choisir avec grand soin la catégorie d'étrangers à laquelle il accordera la naturalisation et permettra de s'établir dans notre pays.

La première condition sur laquelle nous devons insister, est que le nouveau venu soit absolument loyal à l'empire, qu'il soit à tous les points de vue un citoyen anglais, et par-dessus tout soit prêt à défendre l'empire anglais contre l'ennemi et en toutes circonstances. Les Japonais et les Chinois remplissent-ils cette dernière condition? Seraient-ils prêts en tout temps, au premier appel, à faire du service militaire pour l'empire anglais même contre leur patrie ? Nos voisins américains ont dit qu'à l'époque où a eu lieu une certaine agitation entre les Etats-Unis et le Japon, il y a quelques années, on trouvait des colonies de Japonais dans toutes les passes des montagnes.

Nous savons que l'on a demandé permission au Gouvernement d'établir des colonies de Japonais à des endroits dans les montagnes Rocheuses rapprochés du tracé de nos chemins de fer. Il est possible que ces gens désirent devenir sujets anglais et se conformer à nos institutions et à nos lois. Dans ce cas là je n'hésite pas à dire qu'ils formeraient une population désirable.

Mais s'ils veulent vivre en groupes, ainsi qu'ils le font toujours ; s'ils ne désirent aucunement se soumettre à nos lois, adopter notre langue et nos institutions, si leur intention est de vivre sur la terre du Canada, mais ne pas s'y attacher, nous ne devrions ni les encourager ni leur permettre de s'établir parmi nous. Il y a d'autres catégories d'immigrants qui demandent notre sérieuse attention. Il y a les journaliers de passage dont nous devrions surveiller attentivement l'admission. Actuellement, dans la plupart des comtés de l'est d'Ontario, spécialement dans ceux où l'on fait des chantiers, on trouvera des centaines et des milliers de personnes sans ouvrage et ceux qui vivront jusqu'à l'hiver prochain verront doubler le nombre des sans-travail.

Partout où l'on va dans la province d'Ontario on rencontre des journaliers de ferme par centaines et par milliers chassant de leur emploi nos fils du sol. Je me trouvais par hasard, l'hiver dernier, dans un bureau de poste, où de nombreux groupes d'Italiens retiraient leur argent de la caisse d'épargnes des postes,—quelques-uns avaient de très fortes sommes—pour l'envoyer chez eux. Il y a certainement dans ce fait quelque chose qui est à notre désavantage. Il faudrait mettre un frein à cela. Un colporteur, avant de pouvoir exercer son métier dans une municipalité quelconque du Canada, est obligé de prendre un permis. Il faudrait de la même manière exiger de chaque journa-

ici de passage au Canada qu'il paie une certaine taxe, afin d'indemniser légèrement nos gens de la perte d'emploi qu'ils souffrent à cause de cette concurrence étrangère ; et ceux que nous devons protéger spécialement sont certainement nos compatriotes qui élèvent des familles dans notre pays et soutiennent nos institutions.

Ces journaliers étrangers qui viennent ici sans intention de se faire sujets britanniques, qui ne se proposent aucunement de vivre et de s'établir parmi nous, devraient payer une taxe à leur entrée dans le pays. Il y a une autre catégorie d'étrangers que nous ne devrions pas admettre dans le pays sans une restriction quelconque. Je veux parler du libéré sur parole, du chemineau et du vagabond que les sociétés charitables ont envoyé dans notre pays en grand nombre et qui font rougir les bons Anglais résidant en Angleterre à la pensée d'être obligés de reconnaître ces dégénérés comme leurs compatriotes. On ne devrait pas permettre à ces gens de venir dans notre pays. Nous devrions insister pour que chaque personne que nous laissons entrer dans le Canada, fût saine de corps et d'esprit.

Il y a une autre catégorie de gens à laquelle je veux faire allusion, et à ce sujet je mentionnerai une circulaire qui m'a été remise, et que l'on fait distribuer à profusion dans l'est d'Assiniboïa. Cette circulaire m'a été envoyée par un des électeurs de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff), et on m'a dit que des milliers en ont été répandues dans cette circonscription. On me dit aussi que l'on se propose de les faire circuler dans tout le Nord-Ouest. Il y a plusieurs années, alors que je n'avais pas encore vingt ans, j'entendais dire que Barnum préférait être condamné par ses adversaires que louangé par eux ; et j'ai souvent, pendant ma vie, eu de nombreuses preuves de la vérité de ce dicton. J'accepte alors cette circulaire comme un compliment. Elle contient certaines remarques que j'ai faites pendant la session actuelle. Elle porte pour titre : "Colonel Hughes, député conservateur de Victoria-et-Haliburton, qui occupe un siège au premier rang des banquettes dans la Chambre des communes", et l'on continue comme suit :

Dans un discours prononcé à la Chambre des communes, le 8 avril 1908 (voir, page 6741 des "Débats"), sur un bill modifiant la loi d'immigration, le colonel Hughes a dit:

M. SAM. HUGHES: S'il se présente un Hindou parti de Hong-Kong vous êtes à même de le renvoyer par le steamer qui l'a amené, et à Hong-Kong on ne voudra pas le recevoir. Je ne pense pas que cette mesure facilite la solution de la difficulté. Pourquoi le ministre ne présente-t-il pas un projet de loi visant cet aspect de la question? Le présent bill tend à exclure tout immigrant venant d'un pays autre que celui de sa naissance ou que celui qu'il a adopté.

Quant à moi je préférerais de beaucoup un Hindou ayant servi l'empire dans les armées de la Grande-Bretagne à un semblant de Yankee, qui après avoir été anarchiste dans son pays d'origine, s'est transporté aux Etats-Unis, où il a fait tout en son pouvoir pour troubler la paix de cette république, et qui, une fois établi au Canada, s'efforce dans bien des cas d'y renverser l'ordre établi. Un Hindou qui fait du service dans l'armée anglaise et a été soumis à la discipline du soldat est dans de bien meilleures conditions pour faire un bon citoyen du Canada et pour travailler à la prospérité matérielle et morale du pays que nombre de ces animaux qui nous arrivent....

Protestations.

Il n'y a pas lieu de protester. Nombre de ces gens ne sont pas dignes de l'appellation d'êtres humains. Or, on les laisse passer, tandis qu'on exclut d'autres qui ont fait du service dans les rangs de l'armée anglaise. Je propose l'amendement suivant.

J'étais pour me dire surpris, mais après réflexion, je ne le fus pas du tout en voyant ce que nos honorables amis de la droite peuvent faire. Dans un sens, cependant, je suis surpris que l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) ait l'audace de se présenter, même dans les parties les plus reculées de son comté, où l'on a stigmatisé le colon américain honnête et intelligent en disant qu'il est possible ou que quelqu'un pense qu'il soit possible que ces Américains aient des relations ou des attaches avec les anarchistes des Etats-Unis ou les "Yankees galvanisés", ainsi qu'on les appelle dans leur propre pays. Mais après l'éloge que les membres du parti libéral ont fait des Jackson et des Wagner et autres personnages de ce genre—des criminels et des fugitifs de la justice de leur pays qui ont été condamnés pour toutes sortes de crimes—après les louanges que ces gens ont reçues de la part de certains membres du parti libéral canadien, rien ne me surprend de la part de nos amis de la droite. Mais nos honorables amis s'apercevront qu'ils ont manqué leur but en essayant de montrer le brave citoyen américain qui arrive dans l'ouest, comme étant un yankee galvanisé ou un anarchiste. La tentative de ces honorables députés de convaincre le citoyen américain entreprenant, qu'il est anarchiste ou que quelqu'un en possession de son bon sens pourrait supposer en être un, ne fera de tort qu'à eux-mêmes. La catégorie d'immigrants dont je veux parler, est celle de ces gens qui envahissent le Canada, et ne contribuent jamais rien au revenu du pays excepté sous le rapport de l'accise sur le whisky et le tabac, et qui ne lèvent jamais la main pour aider à l'adoption d'une bonne loi—des gens qui sont chassés des Etats-Unis, en grande partie pour le bien de ce pays. Voilà les personnes dont je parlais, et qui sont opposées à toute loi du pays et n'en veulent reconnaître aucune. Voilà la catégorie de gens dont nous ne voulons pas.

Mais le Gouvernement est prêt à laisser

entrer dans le pays librement ces "galvanized Yankees" ; et je veux lui dire que ce terme est bien compris de l'autre côté de la frontière. Il désigne un homme qui est prêt à ruiner la république et détruire la loi et l'ordre. Il en est venu un groupe à Medecine-Hat il n'y a que quelques mois, et ils se sont permis toutes sortes de méfaits ; ils sont même allés jusqu'à commettre le meurtre. Tels sont les gens auxquels nous nous opposons. Ce sont des gens que le citoyen américain ne veut pas avoir chez lui, et je dirai à l'honorable député d'Assiniboïa-est qu'il n'atteindra pas son but en voulant faire croire que le citoyen américain honnête est un "galvanized Yankee". Le citoyen américain honnête répudie ces gens, car le citoyen américain lui-même soutient la loi et l'ordre lorsqu'il vient de ce côté-ci de la frontière, de la même manière qu'il les soutient dans son pays.

En plus d'une circonstance, j'ai démontré que les citoyens américains sont le peuple qui respecte le plus les lois du pays. Je parle du véritable Américain. Je pourrais vous énumérer des comtés des Etats-Unis et des villes de 2,000 habitants dans la Pennsylvanie, le Maryland, l'Ohio, l'Illinois et ailleurs, où, depuis plus de trente ans, il n'y a pas eu une seule arrestation, où aucun hôtel ne peut se maintenir, non pas parce qu'il est impossible d'obtenir des licences, mais parce que la population ne veut pas boire de liqueurs enivrantes. Je puis vous désigner des comtés entiers où il n'y a pas eu une poursuite criminelle durant les vingt-cinq dernières années.

M. DUNCAN ROSS : J'en appelle au règlement, monsieur l'Orateur, et je vous demande si l'honorable député a le droit de continuer aujourd'hui une discussion commencée dans cette Chambre au sujet d'une autre question, il y a quelques mois.

M. l'ORATEUR : Jusqu'à présent je ne vois pas que les remarques de l'honorable député de Victoria soient en dehors du sujet.

M. SAM. HUGHES : Je sais que mon discours ne plaît pas à l'homme d'état distingué et au jurisconsulte constitutionnel de Yale-et-Caribou, la personne même qui fraye avec elle doit peut-être son élection à la classe de gens que je désapprouve.

M. DUNCAN ROSS: Vous aurez d'autres excuses à faire avant longtemps.

M. SAM. HUGHES : Je n'ai jamais de ma vie été obligé de faire des excuses. Je maintiens toujours mes dires, et je veux dire à mon honorable ami et à ses amis, lorsque le temps en sera arrivé, qu'ils seront dans une mauvaise impasse pour avoir voulu caractériser de "galvanized Yankees" les braves habitants du Nord-Ouest qui nous sont venus des Etats-Unis.

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

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Je demanderai au comité de s'occuper des crédits pour les havres et rivières dans l'Ontario.

M. BENNETT : Le ministre voudra-t-il déposer sur le bureau de la Chambre les soumissions dont il a parlé la dernière fois que la Chambre a été en comité des subsides ?

L'hon. M. PUGSLEY : On m'apporte présentement les soumissions pour le dragage et je les aurai dans quelques instants.

Travaux publics, imputables sur le revenu —havres et rivières, Ontario.—Dragage à rivière Belle, etc., $1,000.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est une répétition du crédit de l'année dernière. Il servira à payer les travaux a faire à l'embouchure de la rivière Belle dans le comté d'Essex.

M. CLEMENTS : Quelle est la nature des travaux ?

L'hon. M. PUGSLEY : On a posé 40 pieds linéaire de palplanche sur le côté ouest du havre, fait des creusages et planté quelques pilotis de 24 pieds de long.

M. CLEMENTS : Quelle est la profondeur de l'eau ?

L'hon. M. PUGSLEY : Neuf pieds à l'eau basse ?

M. SAM. HUGHES : Combien avait-on dépensé sur ces travaux antérieurs dernièrement ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $14,000. Cette somme complètera les travaux en vue.

M. BLAIN : Sont-ils donnés à l'entreprise ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non, ils sont faits en régie. Les travaux sont si variés qu'on ne peut les donner à l'entreprirse.

M. CLEMENTS Qui est contremaître ?

L'hon. M. PUGSLEY Nous n'en avons pas encore nommé.

Beaverton.—Améliorations du havre, $3,500.

M. SAM. HUGHES : Je consens à laisser adopter ce crédit, mais je veux que le ministre nous dise quel sera le coût total de ces travaux, qui les exécute, à quelles conditions, et à quelle époque ils seront terminées ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ces travaux consistent en palplanche et en dragage. La dépense totale est estimée à $2,000 pour le dragage et $1,500 pour les autres travaux.

M. SAM HUGHES : Est-ce tout ?

L'hon. M. PUGSLEY : On a dépensé l'année dernière la même somme.

Rivière Blanche.—Améliorations, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Cette rivière est dans le Nipissing. L'ouvrage à faire consiste dans l'enlèvement de chicots et autres obstacles à la navigation.

M. SAM HUGHES : Quelle est la politique du Gouvernement concernant les lacs de l'intérieur qui ne sont pas sous la juridiction du gouvernement fédéral.

L'hon. M. PUGSLEY : En vertu de l'acte de la Confédération, le gouvernement fédéral a juridiction sur la navigation, et il reste dans la limite de ses attributions lorsqu'il s'occupe de travaux pour faciliter la navigation sur les lacs. Il n'est pas du tout question ici de prendre possession des eaux navigables.

M. SAM. HUGHES: Quelles villes y a-t-il sur cette rivière ?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est un pays nouveau, qui se développe rapidement, principalement à cause des découvertes minières très riches que l'on fait sur les bords du lac Nipissing.

M. SAM HUGHES : Quelles sortes de minérais a-t-on découvert sur la Blanche ?

L'hon. M. PUGSLEY : Plusieurs. La population se porte dans cette région et demande ces améliorations.

Rivière Blanche.—Améliorations de la navigation de la branche sud, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Il s'agit ici encore d'enlèvement d'obstacles à la navigation sous forme d'arbres, racines et chicots dans la rivière.

M. SAM. HUGHES : Dans quel comté est-ce?

L'hon. M. PUGSLEY : Dans le comté de Nipissing. Je dois dire que Nipissing progresse rapidement. Je crois que sa population est aujourd'hui de 70,000 âmes. La Chambre verra là une preuve de développement rapide de cette région du nord.

M. BLAIN : Cet ouvrage a été commencé en 1904, et pourquoi dure-t-il si longtemps?

L'hon. M. PUGSLEY : Cet ouvrage est exécuté d'année en année avec l'outillage du Gouvernement. L'année dernière la dépense totale a été de $4,000.

Quai de Blind-River.—Dragage, etc., $6,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Blind-River est dans le comté d'Algoma. Les travaux à faire consistent dans le prolongement d'une aile au quai actuel, de 100 pieds par 30 pieds qui devra coûter $1,250. On calcule qu'il faudra $1,050 pour nettoyer les alentours du quai à l'embouchure de la rivière. On élargira aussi le chenal à l'embouchure même. Nous nous proposons de dépenser cette année $3,200.

Havre de Bronte.—Réparations au pilier, etc., $1,000.

M. HENDERSON : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire ce qui rend nécessaire une dépense de $1,000 en réparations au quai de Bronte? Il voudra bien en même temps dire au comité combien le département a dépensé d'argent pour construire ce quai et ses approches à Bronte?

L'hon. M. PUGSLEY : Entre 1900 et le 31 mars 1907, la dépense totale à ce quai a été de $30,923. Cette somme de $1,000 ne sera pas employée entièrement en réparations, mais servira à compléter un nouveau coffrage pour le relier au pilier du nord, et aussi quelques réparations à l'ancien coffrage.

M. HENDERSON : Emploie-t-on une partie de cet argent à faire de nouveaux dragages ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

M. HENDERSON : Le ministre a-t-il l'intention de faire de nouveaux creusages dans le havre de Bronte ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai pas étudié la question.

M. HENDERSON : Nous verrons cela lorsque les crédits supplémentaires nous seront soumis. Les termes de la motion " réparations au pilier, etc.", me portaient à me demander combien on dépenserait en réparations et combien pour le reste, j'ai pensé que peut-être le ministre se proposait de faire de nouveaux travaux de dragage. Je veux lui dire qu'il commettrait une erreur ; je ne crois pas qu'il y ait besoin de faire de nouveaux dragages maintenant.

L'hon. M. PUGSLEY : Cette somme est pour la réparation du pilier ; pour le relier au pilier du nord.

M. ALCORN : Le budget supplémentaire aura-t-il un crédit pour dragage au havre de Picton ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne suis pas en état de renseigner l'honorable député sur les crédits que contiendra le budget supplémentaire.

Pilier dans le chenal de Burlington, pilier de tête à l'extrémité est du pilier sud, $6,000.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est la répétition du vote déjà passé l'année dernière. Les travaux se font à l'entreprise. Le coût total probable est de $10,500.

Chute à Blondeau, comté de Prescott, quai, $4,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Cette somme servira à construire un quai public sur le côté sud. Les travaux seront donnés à l'entreprise. Le but du quai est de permettre un

débarquement facile pour le trafic de la localité.

M. J. D. REID : Les ingénieurs ont-ils fait rapport en faveur de ces travaux par le Gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY : Les propriétaires de bateaux de transport sur la rivière, les marchands et autres gens dans les affaires, le long de la rivière Ottawa, ont signé une nombreuse pétition qui m'a été présentée par le député du comté (M. Proulx).

M. SAM. HUGHES : Quelle est la distance entre ce quai et l'Orignal?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne le sais pas, c'est dans le même comté. La distance est suffisamment grande pour avoir rendu nécessaire la construction d'un quai à cet endroit, il y a vingt ans déjà. C'était un quai appartenant à un particulier et qui s'est détérioré. Il est nécessaire maintenant de construire un quai public.

M. J. D. REID : Voilà justement un exemple de la politique à laquelle je m'oppose. Le Gouvernement construit des quais là où il n'est pas dans l'intérêt public d'en construire. Je puis mentionner un cas où un quai a été construit à une dépense de plusieurs millions de dollars, et la seule raison de sa construction était que les résidents de l'endroit avaient envoyé une pétition au Gouvernement. Le département n'a jamais envoyé un ingénieur pour examiner les lieux, n'a pas fait faire d'explorations, mais dès que la pétition est arrivée, le Gouvernement a dit : Très bien, voici une pétition, construisons ce quai. Je crains que le cas actuel soit semblable. D'après ce que nous dit le ministre, on n'a envoyé qu'une pétition au ministre qui, je suppose, l'a soumise au Gouvernement. Sur cette pétition, le Gouvernement a décidé de dépenser pour commencer, je suppose, $5,000 ou $6,000, et lorsque les travaux seront terminés, ils auront coûté de $60,000 à $70,000. Lorsque les habitants d'une localité envoient une pétition au Gouvernement, la première chose que celui-ci doit faire, c'est d'envoyer un ingénieur sur les lieux et de lui faire faire un rapport sur la nécessité des travaux demandés et leur coût probable.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député sera heureux d'apprendre que c'est exactement ce que le département a fait. Lorsque dans une pétition on nous demande la construction d'un quai, on renvoie la pétition à l'ingénieur auquel on donne ordre de faire un rapport sur la nécessité des travaux et aussi sur leur coût probable. Cette pratique a été suivie dans chaque cas depuis que je suis ministre et on m'informe que c'était la pratique suivie antérieurement. Je puis donner d'autres renseignements à mon honorable ami s'il en désire. Ce quai est situé à cinq milles à l'ouest de Pointe-Fortune, et à sept milles à l'est de Hawkesbury, cela lui donnera une idée de l'endroit ou il sera érigé. L'ancien quai dont j'ai parlé a été construit par M. McCallister, il y a quelques années. La propriété en a été transférée à la couronne et il s'agit aujourd'hui de le reconstruire et d'y ajouter une extension pour donner plus de facilités au trafic.

M. J. D. REID : Je suis obligé d'accepter la déclaration du ministre que telle est la politique du département, mais nous avons eu devant le comité des comptes publics des témoignages sous serment disant le contraire, dans le cas du quai de la Pointe-aux-Trembles, par exemple. Aucun ingénieur n'a été envoyé sur les lieux, l'ingénieur en chef ne connaissait rien des travaux, il n'avait pas fait de rapport, et on avait construit ce quai simplement parce qu'une pétition l'avait demandé. Je n'ai aucun doute qu'il y a d'autres cas semblables.

L'hon. M. PUGSLEY : Depuis que je suis ministre, j'ai toujours ordonné à l'ingénieur de préparer un rapport sur la nécessité et le coût des travaux demandés dans aucune pétition.

M. J. D. REID : Je parle de la politique générale du département.

M. PROULX : Le propriétaire de ce quai ne voulait pas le réparer ; il était en très mauvais état et les compagnies de transport ont demandé avec instance au département des Travaux publics de construire un nouveau quai. Le propriétaire demandait $2,500 pour son quai, mais on ne lui en a payé que $800.

M. J. D. REID : Quelle affaire le Gouvernement avait-il de l'acheter ?

M. PROULX : Parce qu'il avait besoin de l'emplacement ; ce quai sert d'approche et il y a dessus un bon hangar dont on pourra se servir. Le prolongement et la reconstruction coûteront $6,000.

M. J. D. REID : Sur le fleuve Saint-Laurent, ce sont les compagnies de transport qui construisent ces quais, et je ne vois pas pourquoi la même règle ne serait pas appliquée à la rivière Ottawa.

M. PROULX : Je ne vois pas pourquoi les compagnies de transport seraient appelées à construire ce quai. Il n'y a pas de communication par chemin de fer, et il y a un trafic considérable, en beurre, fromage et autres produits de la ferme.

M. J. D. REID : Quelle est la population?

M. PROULX : La population est d'environ trois ou quatre cents âmes à cet endroit, mais il y a une grande région agricole autour qui se sert de ce quai. Ce quai sert à tout le canton de Hawkesbury-est dont la population est de cinq ou six mille âmes.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que l'ancien propriétaire continuera à exploiter ce quai?

M. PROULX : Il n'y a rien de décidé à ce sujet ; après que le quai sera construit, on réglera cette question.

M. SAM. HUGHES : Je veux reprendre mon honorable ami (M. Reid) pour avoir dit que les quais sur le fleuve Saint-Laurent étaient construits par les compagnies de transport. L'ex-député de Prince-Albert, qui est maintenant sénateur, a dit tout récemment que le Gouvernement avait entassé des quais tellement sur le Saint-Laurent qu'il ne restait plus de place sur ses rives, et que l'on était obligé d'en accrocher aux arbres pour dépenser l'argent.

M. J. D. RIED : Je suis d'avis que les compagnies de transport et les intéressés devraient construire les quais eux-mêmes. Fera-t-on payer des droits sur ce quai et permettra-t-on à une personne de les percevoir et de les garder ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ce quai a été construit, il y a environ vingt ans, et était la propriété de M. McAllister. Il rendait évidemment beaucoup de services à la population de cette région, et comme je comprends la situation, les profits n'étaient pas suffisants pour permettre à M. McAllister de le réparer et agrandir. Les expéditeurs, les marchands, les cultivateurs et les propriétaires de bateaux demandaient tous plus de commodités, et finalement, il fut décidé que le Gouvernement achèterait le quai de M. McAllister, pour la somme de $800; il avait coûté $2,500 à ce dernier. L'achat comprend en outre un hangar à deux étages en bon état, et le Gouvernement construira un quai solide à un coût raisonnable. Je ne connais pas quel en sera le revenu, mais dans le cours ordinaire des choses, je suppose qu'il sera remis au département de la Marine et des Pêcheries. Il n'y a pas de pratique uniforme à ce sujet, car plusieurs quais restent sous l'autorité de mon département, tandis qu'un grand nombre sont transférés au département de la Marine. Telle a été la pratique depuis la Confédération. Les revenus ne seront pas considérables, mais je suppose qu'ils serviront à tenir le quai en bon état de réparation.

M. PRINGLE : Le quai supérieur à Cornwall n'est utilisé, je crois, que par la compagnie de navigation Cornwall et Montréal, et a été construit pour elle. Ce quai a coûté beaucoup d'argent et est très utile aux gens de l'endroit. Je voudrais savoir si ce quai est libre ou si les steamers qui s'en servent paient des droits ?

L'hon. M. PUGSLEY : J'aurai le renseignement demain.

Cobourg.—Prolongement du brise-glace, dragage, etc., $45,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Ces travaux comprennent le prolongement du brise-lames.

M. SAM. HUGHES : C'est pour servir au Grand-Tronc ?

M. SAM. HUGHES

L'hon. M. PUGSLEY : Le Grand-Tronc établit un service de transport par bateau à ce quai. C'est un ouvrage important et qui sera donné à l'entreprise.

Quai de Colborne, $15,000.

M. SAM. HUGHES : Est-ce là le quai qui a été promis pendant les élections ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai jamais eu connaissance de telle promesse. En quelle année aurait-elle été faite ?

M. J. D. REID : Il y a eu une élection partielle dans ce comté il n'y a pas très longtemps, et un ministre y est allé et a promis des travaux aux gens.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce ne peut être cela, ce crédit était dans le budget l'année dernière.

M. J. D. REID : On a acheté le bois pendant l'élection et on a promis de construire le quai si le candidat libéral était élu.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce crédit a été voté à la dernière session, de sorte que mon honorable ami doit se tromper.

M. LANCASTER : Mais les travaux n'ont pas été faits.

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, l'entreprise a été accordée le 5 juillet 1907.

M. SAM. HUGHES: Justement à la veille de l'élection.

M. LANCASTER : J'ajouterai que ce ministre disait aux électeurs que le crédit n'avait pas été dépensé, et que si le candidat libéral était élu, on le dépenserait.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député ne devrait pas croire tout ce qu'il entend dire.

M. LANCASTER : Il est vrai que je ne devrais pas croire tout ce qu'un ministre du Gouvernement actuel dit.

M. SAM. HUGHES : M. Cochrane, qui représentait le comté, est mort l'année dernière, et pendant l'élection qui a suivi, les libéraux ont promis que ce quai serait construit si le comté élisait un libéral. Ce quai est nécessaire et devrait être construit immédiatement. Les bons électeurs de Northumberland-est ont prouvé au Gouvernement qu'ils ne vendraient pas leur vote et ils ont défait le candidat grit et ont élu M. Owens. Des électeurs aussi indépendants méritent d'être récompensés et je suis heureux de voir que ce quai sera construit.

Amélirations au havre de Collingwood, $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Il s'agit de compléter des travaux importants.

M. LANCASTER : Depuis combien de temps sont-ils commencés?

M. SAM. HUGHES : De temps immémorial.

L'hon. M. PUGSLEY : Les travaux sont donnés à l'entreprise.

M. LANCASTER : Quand seront-ils terminés? Ce crédit est un ancien ami que nous voyons figurer depuis longtemps au budget, et je voudrais savoir quand nous allons en voir la fin. Le Gouvernement semble porter beaucoup d'attention à Collingwood depuis quelque temps.

L'hon. M. PUGSLEY : Il y a une navigation considérable à Collingwood.

M. SAM. HUGHES : L'ouvrage est nécessaire si l'argent est bien employé, mais jusqu'à présent, on l'a dépensé mal à propos.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce ne sont pas mes renseignements. Le fond du havre est du roc et je crois qu'il faudra travailler pendant deux ou trois ans encore avant que tous les travaux nécessaires soient terminés. Si nous faisons tout ce qui est prévu, il faudra dépenser plus de $100,000.

M. LANCASTER : Quelle est la profondeur du canal?

L'hon. M. PUGSLEY : On voudrait le creuser à 2 pieds ; nous le creusons présentement à 19 pieds à eau basse.

M. BARR : A-t-on demandé des soumissions cette année?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. BARR : A qui l'entreprise a-t-elle été accordée?

L'hon. M. PUGSLEY: A la Boone Dredge and Construction Company.

M. SAM. HUGHES : A combien la verge.

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai pas les chiffres devant moi. L'année dernière, les prix étaient comme suit : Dans le roc, $2.30 la verge ; dans le tuf, $1.40 ; autres matières, $0.35. Je crois qu'il y a une légère augmentation à Collingwood cette année.

M. BARR : Combien avez-vous reçu de soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY : Deux, je crois.

M. BARR : L'entreprise a-t-elle été accordée au plus bas soumissionnaire?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. LANCASTER : Les travaux se font-ils sous la direction de l'inspecteur du Gouvernement et quel est l'inspecteur du Gouvernement à Collingwood?

L'hon. M. PUGSLEY : M. W. A. Clarke était notre inspecteur l'année dernière, et nous l'avons continué dans ses fonctions cette année.

M. MONK : Je n'étais pas ici samedi soir lorsque plusieurs crédits pour les quais de la province de Québec ont été votés. Je voudrais appeler l'attention du ministre et du Gouvernement sur la nécessité, si c'est sa politique de construire en un aussi grand nombre d'endroits, d'en construire à la ville de Lachine. En plusieurs circonstances, depuis que je suis membre de cette Chambre, j'ai appelé l'attention du Gouvernement sur l'importance d'avoir un quai public à Lachine.

Cette ville a une population de 12,000 âmes ; elle est située à la tête du canal Lachine, et plusieurs industries importantes y fleurissent entre autres, la Dominion Bridge Co., et la Dominion Wire Co. et juste à l'endroit où un quai devrait être construit, on érige présentement de grandes usines pour construire des locomotives, qui donneront de l'emploi à environ cinq mille hommes. Si le Gouvernement adopte la politique de construire des quais à différents endroits au lieu de suivre les conseils donnés dans le rapport de la commission des transports, il devrait en construire un à Lachine. Il y a plusieurs emplacements que l'on pourrait obtenir. Il y a l'ancien quai, qui appartient, je crois, au club de chaloupes de l'église Saint-Etienne et que l'on pourrait acheter pour une simple bagatelle. Ce vieux quai pourrait être amélioré de façon à être utile. Si le Gouvernement ne peut obtenir aucun de ces emplacements, il pourrait facilement en trouver un autre. Pour le moment, la quesion vitale est de donner effet aux propositions de la commission des transports. Si le Gouvernement se conforme à ces propositions pour la province de Québec, du moins, il rendra un beaucoup plus grand service à ma province qu'en construisant de petits quais ici et là ; et si le Gouvernement construit le canal de la baie Georgienne et fait de Montréal et Québec des ports libres, il aura rendu plus de services à toute la province qu'en construisant ces quais isolés un peu partout.

L'hon. M. PUGSLEY : Il y a quelque temps, on m'a pressé très fortement de construire un quai à Lachine, et je puis dire que je donne à la question une attention favorable et que je pourrai tout probablement mettre un crédit dans le budget supplémentaire en la présente session.

Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) a soulevé une question très importante, savoir le rapport de la commission des transports. Je suis bien certain que le Gouvernement comprend la très grande importance des propositions contenues dans ce rapport, mais je ne suis pas prêt à admettre que si l'on donnait suite à ces propositions, et si les grands ports de Montréal et Québec et les ports de Saint-Jean et Halifax, et autres ports des provinces maritimes, et les grands ports sur la côte de l'ouest et sur les grands lacs étaient mis

libres, que cela satisferait à tous les besoins du pays.

Les habitants de ces petites localités, le le long du Saint-Laurent et autres fleuves, sur les côtes de la Colombie-Anglaise, ont droit à ce qu'on les aide dans une mesure raisonnable, et ils ne seront pas satisfaits s'ils voient le Gouvernement dépenser des sommes considérables dans les ports susnommés et négliger les facilités de transport dans les petites localités.

Le Gouvernement a l'œil sur la question des transports. Nous dépensons aujourd'hui de très fortes sommes pour améliorer le port d'Halifax relativement au chemin de fer intercolonial. Nous dépensons aussi beaucoup d'argent pour le port de Saint-Jean, et ces ports enlèvent aujourd'hui à Portland une grande partie du trafic canadien qui s'y faisait pendant la saison d'hiver. Nous dépensons beaucoup d'argent au port de Montréal, à part celui que dépense la commission du havre. Nous venons justement de construire un quai à Maisonneuve. Cela n'aurait pas pu être mieux fait si Montréal avait été un port libre.

Nous construisons une jetée superbe à Québec pour fournir tous les avantages possibles aux gros navires maritimes. Dans les Grands lacs, pour favoriser le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, nous améliorons les ports de Victoria et de Tiffin, afin de permettre aux steamers de fort tonnage de s'y rendre. Je suis heureux de dire que nous draguons ces ports si rapidement que nous espérons au premier octobre avoir rendu à ces vaisseaux la route qui mène directement jusqu'aux élévateurs que ces deux compagnies de chemins de fer construisent. Je crois que tous ces travaux auront pour résultat d'établir un nouveau Buffalo à chacun de ces endroits, ce qui nous permettra de détourner à notre bénéfice le transport des millions de boisseaux de grain qui aujourd'hui prennent la route des ports américains de Buffalo, de New-York, de Baltimore et de Portland. A Port-Arthur et à Fort-William nous travaillons toujours dans la même grande idée nationale ; nous creusons ces ports afin d'en faciliter amplement l'accès aux steamers des Grands lacs qui s'y rendent. Voilà quelle est notre politique d'un océan à l'autre, et si nous n'avons pas appliqué à la lettre ce qu'a suggéré la commission des transports, en tant que les ressources du pays nous permettent de le faire, nous travaillons à réaliser cette politique aussi rapidement que possible.

M. MONK : Je ne veux pas laisser passer sans la relever la déclaration de mon honorable ami. M'est avis qu'il n'a pas dernièrement lu le rapport de la commision des transports, car il saurait que le Gouvernement ne remplit ni la lettre ni l'esprit de ce que les commissaires ont suggéré. Ces derniers nous conseillent de ne pas retarder à établir des ports nationaux sur le littoral du Pacifique, à Victoria, à Vancouver, et même à Prince-Rupert, si mes souvenirs me servent bien.

L'hon. M. PUGSLEY : Par " ports nationaux " doit-on entendre nécessairement " ports libres " ?

M. MONK : Certainement. S'il existait un doute à cet égard, il se trouverait dissipé par cette déclaration formelle de la commission qui veut la création de ports libres. Qu'avons-nous fait à Fort-William et à Port-Arthur ? On nous a conseillé d'acquérir immédiatement un certain nombre de terrains riverains, afin d'y ériger des installations dont profiteraient les compagnies de navigation ; mais ce n'est pas là ce que nous avons fait. Au lieu de suivre cet avis, on a institué à ces endroits des commissions de port, et ce en contradiction flagrante avec ce que proposaient les commissaires.

Je ne m'attarderai pas à discuter ce que le Gouvernement a accompli à cette extrémité des Grands lacs. Non, mais prenons le port de Montréal. A l'heure qu'il est, des steamers considérables chargés de grain se rendent à ce port. C'est l'inauguration d'un immense commerce de grain à Montréal commerce dont nous avions été privés à cause du manque de communications faciles et des installations nécessaires. Un steamer transportant 90,000 boisseaux de grain qui arrive à Motréal, prend neuf heures pour décharger sa cargaison, et pendant ce temps les autres vaisseaux doivent attendre parce que notre élévateur à grain n'a qu'une seule aile. Il devrait en avoir au moins huit ou dix autres dont le coût de construction varierait pour chacune de $30,000 à $60,000. Voyez Duluth et Superior et examinez comment s'y opère le déchargement des vaisseaux. On a soulevé cette question à maintes reprises, mais le Gouvernement a continué à faire la sourde oreille quand on lui représentait la nécessité d'outiller de cette façon le port de Montréal ; n'empêche qu'il gaspille les deniers publics dans la construction de quais que, dans nombre de cas, personne ne demande pas, sauf, peut-être, certains députés, mais simplement pour des motifs d'intérêt personnel. Qu'est-ce que le Gouvernement fait pour la construction du canal de la baie Georgienne ? L'importance de cet ouvrage a paru tellement grande à M. Reford qu'il a complété le rapport de la commission dont il faisait partie, d'un autre rapport dans lequel il disait que les améliorations récemment faites aux voies fluviales des Etats-Unis nous mettaient dans l'obligation absolue de construire sans délai le canal de la baie Georgienne.

Mon honorable ami parle des services qu'il faut fournir à certaines localités. Eh bien, voici un ouvrage public dont cette commission a proposé deux fois l'exé-

cution, et dont bénéficierait beaucoup de localités. Ce canal sera avantageux, non seulement pour Montréal, mais encore pour tout le pays ; si l'argent que nous dépensons inutilement pour des travaux qui ne peuvent rapporter qu'un avantage politique, était mis en réserve, nous aurions de ce chef une somme assez élevée pour nous permettre d'acquitter l'intérêt annuel du coût du canal de la baie Georgienne.

Il est grandement temps que nous nous débarrassions des considérations d'une nature politique dans la répartition des travaux publics qu'il faut exécuter ; l'heure est certainement venue pour nous de résoudre ce problème des transports et de ne plus éparpiller notre argent dans la construction d'ouvrages qui peuvent être de quelque utilité ici et là, mais dont l'urgence ne se fait pas sentir.

L'hon. M. PUGSLEY : En ce qui concerne le port de Montréal, mon honorable ami ne rend pas justice aux commissaires qui travaillent avec tant de succès à la grande œuvre du développement de ce port.

M. MONK : C'est un travail qu'ils exécutent avec beaucoup de succès.

L'hon. M. PUGSLEY : Avec tant de succès qu'il n'y a pas bien lontemps, l'alarme fut donnée de New-York sur le fait que le port de Montréal divertissait le trafic de la métropole américaine. J'espère que la commission continuera son travail utile, et que le Gouvernement pourra se montrer raisonnablement généreux en fournissant les fonds nécessaires. Il est bien bon d'accuser le ministre de gaspiller de l'argent dans la construction de quais ; mais au lieu de porter une accusation générale, il vaudrait mieux désigner les ouvrages dont la construction a donné lieu à des dépenses inutiles.

M. MONK : Je sais que cette tâche est très désagréable et qu'elle expose celui qui l'assume à des attaques injustes. Mais je n'hésite pas à signaler ces faits-là, quand l'on m'y force. Prenons, par exemple, ma propre province. On exécute des travaux très considérables à Saint-Jean. J'estime que le Gouvernement encourt de ce chef une dépense que devrait acquitter en grande partie, sinon entièrement, les compagnies particulières dont les ouvrages sont la cause des inondations qui se produisent dans cette région. Pourquoi viendrions-nous à l'aide de gens qui, par les travaux qu'ils font exécuter pour développer une puissance hydraulique, sont les auteurs de ce débordement des eaux

L'hon. M. PUGSLEY : Le canal Chambly n'a-t-il pas été construit par le gouvernement fédéral ?

M. MONK : Mon honorable ami ne connait pas bien les lieux, car autrement il saurait que les digues qui sont la cause de ces inondations ont été bâties par des compagnies électriques de Montréal ; il appartiendrait à ces derniers, mais non pas au Gouvernement, de réparer les dommages en question.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député s'éloigne de la question. Nous discutons les crédits de l'Ontario.

M. MONK : On m'a demandé de fournir des détails, et quand je m'exécute, on me rappelle à la question.

Améliorations au port de Goderich, $75,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce crédit nous permettra de construire 800 pieds de brise-lames pour la protection du port et celle des vaisseaux. Je n'ai pas besoin de parler de l'importance de ce port, l'un des principaux qu'on trouve sur la rive est du lac Huron.

Quai au débarcadère de Gore, $1,000.

M. ARMSTRONG : J'appellerai l'attention du ministre sur la jetée de Grand-Bend, dans mon comté. Le Gouvernement ne pourrait-il pas faire exécuter du dragage à l'embouchure de la rivière ? Le sable s'y est amoncelé au point que même les petits bateaux ne peuvent remonter ce cours d'eau. Je demanderais au ministre s'il va s'occuper de cette question.

J'ai compris que le coût estimatif de ces travaux serait de $1.25. L'honorable ministre fera-t-il draguer cette rivière durant l'été ?

L'hon. M. PUGSLEY : Mon honorable ami du comté de Huron (M. McLean) m'a représenté fortement la nécessité de ces travaux. La question est à l'étude. Je crois que tout probablement un crédit sera voté à cette fin pendant cette session.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre se propose-t-il d'insérer ce crédit dans le budget supplémentaire ?

L'hon. M. PUGSLEY : Tant que Son Excellence n'aura pas transmis ce budget, je ne puis parler de cela.

M. LANCASTER : Tout ce que demande l'honorable député (M. Armstrong) à l'honorable ministre c'est de prendre cette question en "la plus favorable" considération. Je crois que le ministre a oublié l'adverbe.

Ports, rivières et ponts de l'Ontario.—Réparations et améliorations en général, $25,000.

M. BLAIN : Je demanderais à l'honorable ministre de ne pas oublier Port-Crédit, dans le comté de Peel. Depuis plusieurs années, ceux qui ont rempli provisoirement la fonction de ministre des Travaux publics ont promis de faire exécuter du dragage à l'entrée de ce port. Dès 1903, je disais :

Port-Crédit est à proximité de Toronto où l'honorable ministre a un dragueur qui travaille tout le temps; peut-être consentira-t-il à ce que ce dragueur se rende jusqu'à Port-

Crédit pour débarrasser ce dernier du sable qui s'y accumule sans cesse.

Voici la réponse du ministre des Travaux publics :

Je crois que personne ne s'opposerait à cela, et je verrai à ce que ces travaux s'exécutent, s'il y a un dragueur dans ces parages.

Depuis ce temps on a pétitionné sans cesse le Gouvernement, et nous avons reçu de temps à autre du département la promesse qu'on ferait ce dragage. Cependant, jusqu'à présent, le ministère n'a pas rempli ses engagements à ce propos. Je crois qu'à l'heure qu'il est le ministre a par devers lui une nouvelle pétition des citoyens de Port-Crédit demandant que quelque chose soit fait dans le sens dont j'ai parlé.

Port-Crédit est un point plutôt important entre Toronto et Hamilton, et un grand nombre d'expéditeurs y trouvent des avantages pour leur industrie. Il est considéré de plus comme port de refuge. J'estime qu'il mérite la considération du ministre, et je suis surpris qu'il n'ait pas reçu encore l'attention voulue. J'espère que le mmistre prendra le moyen de faire quelque chose en faveur de Port-Crédit. Si nos requêtes ne sont pas assez pressantes, je demande au ministre ce qu'il exige de plus. Des pétitions ont été envoyées, des résolutions adoptées, et, dans la faible mesure de mes forces, j'ai essayé d'appeler l'attention du Gouvernement sur l'état de chose qui existe à cet endroit. Mais le nouveau ministre peut disposer d'un montant considérable d'argent, et nous votons libéralement les crédits ; j'espère donc qu'il verra à ce que Port-Crédit ne soit pas oublié.

L'hon. M. PUGSLEY : Je sympathise grandement avec la population de Port-Crédit, mais l'embarras c'est que ce port est une propriété privée. Il y a nombre d'années, le gouvernement de l'Ontario a—ce qui nous frappe nous citoyens de Provinces maritimes, parce que cela semble un fait très anormal, en vérité—cédé tout le bassin de Port-Crédit à une compagnie particulière. Celle-ci possède les quais, l'eau et le lit du port. Je suppose que ce fut là ce qui a empêché le gouvernement fédéral de dépenser de l'argent dans ce port. Il y a quelque temps, je recevais une pétition me demandant si le département ne voulait pas acheter les intérêts de cette compagnie à Port-Crédit en payant $20,000 ou $25,000. Je n'ai pas cru que cela fût possible, car il me semblait que si ce port était une propriété privée avant 1867, il ne se trouvait pas sous la haute main des autorités fédérales. J'ai laissé entendre que le gouvernement provincial pourrait peut-être s'occuper de cette affaire. Je suggérerais à mon honorable ami (M. Blain), maintenant qu'il doit jouir d'une très grande influence auprès des autorités provinciales de l'Ontario, de travailler à obtenir que ce dernier consente à acheter les intérêts de cette compagnie et à contribuer la moitié du coût de cet achat ; s'il réussit, je crois que je proposerai au Gouvernement de fournir l'autre moitié. J'agis ainsi parce que ce port est une propriété privée qu'on pourrait acquérir de cette façon-là pour en faire un port public. Je puis ajouter que j'ai demandé à l'ingénieur en chef du département de voir s'il pourrait envoyer un dragueur à cet endroit pour y faire une somme raisonnable de travail, afin de rendre plus facile l'accès des quais aux vaisseaux qui fréquentent ces parages.

Rivière McGregor.—Reconstruction de la jetée de protection à Chatham, $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce travail s'exécute à l'entreprise.

M. CLEMENTS : Cette somme servira à payer le coût des piliers seulement ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il s'agit de renouveler 88 pieds en longueur d'une section de la jetée de protection de la rive sud de la rivière, et 68 pieds en longueur sur une autre section d'environ 400 pieds en amont du pont. Il y a une seconde entreprise pour le revêtement en piliers sur la rive sud de ce cours d'eau, dans la ville de Chatham. Il y a un autre ouvrage à exécuter, mais je n'ai pas besoin d'en donner des détails.

M. CLEMENTS : Quel est le coût total estimatif ?

L'hon. M. PUGSLEY : $16,000.

Améliorations au port de Meaford, $30,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Cet ouvrage s'exécute à forfait.

M. BENNETT : Quel est l'adjudicataire ?

L'hon. M. PUGSLEY : M. Joseph Battle, de Thorold.

M. BENNETT : Quelle est la nature de ces travaux ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il s'agit de trois différentes espèces d'ouvrages ; d'abord, il faut prolonger de 50 pieds vers l'est le brise-lames ; ensuite, changer et enlever 50 pieds du coude du côté est ; enfin, construire un mur de revêtement de 300 pieds de long et draguer la rivière jusqu'à une profondeur de 20 pieds au-dessous du niveau à l'eau basse. Le coût estimatif s'élève à $43,700. Nous avons reçu quatre soumissions dont la plus basse fut acceptée. Ce montant, si je ne me trompe, nous permettra d'achever cet ouvrage.

Améliorations aux ports de Midland et de Tiffin, $75,000.

M. BENNETT : Je tiens à faire quelques observations à propos de ces travaux à Midland et à Tiffin. Règle générale, le dragage qui s'est fait dans la province d'Ontario,

surtout dans la baie Georgienne, a donné lieu aux opérations les plus véreuses qui se soient produites au Canada depuis un certain nombre d'années. Je crois pouvoir prouver cette assertion en me servant des documents déposés. Plusieurs années avant 1906, il existait une société connue sous le nom de compagnie de dragage d'Owen-Sound et dont les actions sont détenus réellement pour la moitié par M. A G. Mackay, représentant de Grey-nord à la chambre de l'Ontario, l'autre moitié appartenant à madame Horsey, veuve d'un homme qui, durant un certain temps, a représenté ici la division électorale de Grey-nord. Il est plutôt curieux de constater qu'après avoir obtenu une entreprise dans le port de Midland plusieurs années avant 1907, et se trouvant occupé à cet endroit quand on proposa un concours en 1907, il est, dis-je, plutôt curieux de constater, comme on peut le faire en feuilletant les documents déposés sur le bureau de la Chambre et où il est question de deux dragueurs, que M. A. G. Mackay, en sa qualité de représentant de la compagnie de dragage d'Owen-Sound, n'aît pas soumissionné pour les travaux qu'on devait faire à Midland. J'ai ici l'annonce parue dans le "Globe", de Toronto, le 27 avril et à d'autres dates ; on peut voir qu'on y demandait des soumissions pour l'exécution de certains travaux à différents points parmi lesquels Midland.

Je prends maintenant les soumissions qui ont été reçues, cette année-là, pour les ouvrages de Midland, et je constate qu'il ne s'en trouve pas au ministère des Travaux publics, pour 1907, au nom de la compagnie de dragage d'Owen-Sound. A l'automne de 1906 arrivait à Midland un dragueur qui était la propriété d'une compagnie désignée sous le nom de "Canadian Dredging Company"—je crois que c'est là le nom corporatif de cette compagnie dont M. F. W. Grant, avocat de la ville de Midland, est le secrtaire-trésorier. Ce dragueur était là en 1906 et, si je ne me trompe, il serait nolisé à M. Mackay pour un certain ouvrage que ce dernier exécutait à l'entreprise. Mais inutile de dire, si l'on s'en tient aux documents publics déposés sur le bureau, que la compagnie Spohn exigeait 57 cents pour le même pagnie Mackay comme je l'appellerai, n'a pas concouru pour l'exécution des travaux de Midland en 1907. Il y eut deux différentes soumissions pour cet ouvrage adressées aux départements et dont je vais parler ; c'étaient la soumission de la compagnie Grant et celle de la compagnie Spohn, autrement dit la compagnie de Penetanguishene. Il y avait aussi d'autres travaux à exécuter à Waubaushene, et la compagnie Grant ainsi que celle de Spohn soumissionnèrent. Voici le prix : la dernière compagnie demandait 53 cents pour l'enlèvement de toutes les matières, tandis que la compagine Spohn exigeait 57 cents pour le même ouvrage qu'on devait exécuter à Midland. D'où suit que la soumission de la compagnie Grant était de quatre cents moins élevée que celle de la compagnie Spohn quant à ce qu'on désignait sous le nom d'autres matières dans ces travaux de Midland.

La soumission de la compagnie Grant pour le dragage à Waubaushene était de 18 cents, alors que la compagnie Spohn, soit la compagnie de Penetanguishene, demandait 16 cents. Donc, d'après sa soumission la compagnie Grant aurait dû obtenir l'entreprise de Midland, tandis qu'il aurait fallu adjuger à la compagnie Spohn les travaux de Waubaushene, s'il n'y avait pas eu une autre soumission. Je tiens à la main les soumissions originales déposées par le ministre. Je puis dire dès maintenant qu'il est pénible pour nous d'être, tous les ans, les témoins du même spectacle—j'ose espérer que l'année prochaine un homme nouveau remplacera le ministre actuel des Travaux publics ; il sera choisi parmi nous. Plusieurs ont rempli cette fonction depuis ces dernières années et le résultat, c'est que celui qui remplit aujourd'hui cette fonction de ministre des Travaux publics n'a rien eu à faire dans tout ce que je vais discuter maintenant. Mais je dis que lorsque celui qui occupe le poste responsable de ministre des Travaux publics du Canada commande à un personnel aussi nombreux que celui qui existe actuellement, il est regrettable que ceux qui soumissionnent pour obtenir l'entreprise de travaux publics dont l'exécution entraîne une dépense de milliers de dollars, puissent ouvertement et avec la plus grande désinvolture agir collusoirement et que, par ignorance, ou à dessin, cette collusion ne soit pas remarqué par le ministre. J'ai ici d'abord la soumission de la soi-disant compagnie Grant, pour les travaux de Waubaushene. J'ai de plus les trois soumissions que cette compagnie a adressées au département pour l'ouvrage qu'on devait exécuter à Midland ; voici encore les deux soumissions que la compagnie Spohn pour ce même ouvrage de Midland et pour les travaux de Waubaushene. Je défie le ministre des Travaux publics de refuser d'admettre que les soumissions de la compagnie Grant pour ces deux ouvrages et celles de la compagnie Spohn pour les travaux en question, sont écrites par la même personne. Cela est indiscutable, et quiconque jette un regard sur ces soumissions doit reconnaître que je dis la vérité.

L'hon. M. PUGSLEY : Je puis dire à l'honorable député qu'après sa première déclaration en cette Chambre, j'ai examiné les chiffres ; bien que je ne sois pas un expert en écriture, je puis dire que ces soumissions portent tous les indices qu'elles ont été écrites par des personnes différentes.

Les chiffres indiquant les prix sont certes de l'écriture de différentes personnes. J'ai examiné avec grand soin ces soumissions, et c'est là la conclusion à laquelle j'en suis venu.

M. BENNETT : Je suis très heureux de constater que le ministre a admis, en réalité, que le texte des soumissions est écrit de la même main.

L'hon. M. PUGSLEY : Non, je n'admets aucunement cela, parce que je n'ai pas assez d'expérience en écriture pour me prononcer avec autorité, mais je crois que mes connaissances sous ce rapport vont assez loin pour me permettre de juger que les chiffres indiquant les prix demandés pour l'enlèvement de différentes matières, ne se ressemblent aucunement et ne peuvent nous indiquer qu'ils ont été écrits par la même personne.

M. BENNETT : Parfait, mais avant que la discussion se termine j'aurai fait voir ces documents à d'autres membres de cette Chambre, et je crois qu'ils partageront mon avis et qu'ils diront, après examen, que mon opinion est indiscutablement exacte. Non seulement les soumissions de la compagnie Grant et celles de la compagnie Spohn sont, ainsi que je le prétends, écrites de la même main, mais encore en est-il ainsi des chiffres. Une autre preuve se trouve dans le fait que les enveloppes sont précisément les mêmes et que les suscriptions sont de l'écriture de la même personne. Les signatures apposées par la compagnie de Penetanguishene sont de l'écriture d'un nommé Kastner, un employé de cette compagnie, et quiconque jette un regard sur l'écriture de Kastner qui est irrégulière et hachée, et qui la compare à ces chiffres, constatera que ces derniers n'ont jamais été écrits par le même homme. Il y a plus, les enveloppes qui contiennent les soumissions—car les deux soumissions de la compagnie Grant se trouvaient sous une seule enveloppe, et les deux soumissions de la compagnie Spohn étaient aussi dans une seule enveloppe—furent d'abord, tel que l'indique le sceau du bureau de poste, déposées à ce dernier à Ottawa le même jour. Cela démontre que le représentant de cette compagnie, en admettant qu'ils eurent déposé chacun leur enveloppe au bureau de poste, se trouvait à Ottawa le même jour. Autre fait : il y a sur ces enveloppes deux marques qui indiquent qu'elles ont été reçues l'une après l'autre au département. Je ferai voir ces pièces à mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) qui pourra constater que je dis la vérité.

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne crois pas qu'il soit un Sherlock Holmes.

M. BENNETT : Mais il peut s'apercevoir d'une fraude évidente, et tout le monde reconnaîtra que c'en est une dans ce cas-ci.

L'hon. M. PUGSLEY: D'autres personnes n'ont-elles pas concouru ?

M. BENNETT : J'arrive à ce détail. Outre ces deux soumissions de la compagnie Grant et de la compagnie Spohn, il y en eut une troisième pour ces travaux de Midland, celle de la compagnie Stewart, d'Ottawa, qui demandait 30 cents par verge. Quand le ministre fournira des explications à la Chambre, il nous dira peut-être comment il se fait que la compagnie Stewart n'ait pas exécuté cet ouvrage, puisque sa soumission était la plus basse. A cette époque, le ministre de la Justice (M. Aylesworth) remplissait la fonction de ministre intérimaire des Travaux publics. Pour une raison qu'il connaît mieux que nous, était-ce parce que la compagnie Mackay avait exécuté des travaux à cet endroit, au cours des années précédentes, à des prix qui variaient de 15 à 18 cents alors que le plus bas soumissionnaire demandait 5 cents 3, ou était-ce parce que Stewart refusait d'exécuter cet ouvrage à 30 cents, je l'ignore. Toujours est-il qu'on ne prit action sur la soumission de la compagnie Stewart ; mais la compagnie Grant avait présenté la soumission la plus élevée à 53 cents, et le ministre intérimaire des Travaux publics (M. Aylesworth) ne lui adjugea pas l'entreprise. Je porte cette accusation : M. A. G. Mackay était partie à cette soumission présentée par la compagnie Grant, et il en connaissait tous les détails.

M. PARDEE : Quelles sont vos preuves?

M. BENNETT : Je vais lire un document fourni par M. A. G. Mackay. On a déposé au cours de cette session une correspondance ayant trait à la prolongation de durée de ces entreprises de Midland; parmi d'autres pièces se trouve une lettre écrite le 9 septembre par M. Grant, représentant la compagnie que j'ai désigné sous le nom de la compagnie Grant ; elle était adressée à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) et se rapportait à cette question. Ainsi Grant disait :

> Comme vous le savez, la compagnie de dragage d'Owen-Sound et notre compagnie ont exécuté à forfait les travaux adjugés par le département dans les ports de Midland, de Tiffin et de Victoria—l'entreprise pour l'ouvrage de Midland nous a été adjugée tandis que celle des travaux à Tiffin et à Victoria a été accordée à la compagnie d'Owen-Sound. Les deux compagnies possédaient trois dragueurs, dont deux considérables en acier et un autre plus petit. Ces vaisseaux ont été employés au besoin dans toutes les entreprises que je viens d'indiquer.

L'hon. M. PUGSLEY : Il n'est pas question de la compagnie de Penetanguishene ?

M. BENNETT : Non, ce sont les compagnies Mackay et Grant qui travaillent de concert. J'ai déjà dit que, bien que la compagnie Mackay eût obtenu une entreprise à Midland plusieurs années auparavant, elle n'avait pas soumissionné pour cet ouvrage l'année en question.

L'hon. M. PUGSLEY : Je pensais que mon honorable ami allait démontrer

que la même personne était intéressée dans ces deux compagnies qui ont soumissionné d'abord pour les travaux de Midland, et que l'une de ces compagnies était celle de Penetanguishene. Voilà pourquoi j'ai demandé s'il existait une preuve quelconque que M. Mackay était intéressé dans ces travaux.

M. BENNETT : Je ne comprends pas parfaitement ce dont veut parler l'honorable ministre, mais je dis que ces deux soumissions étaient le résultat d'une collusion entre les compagnies Spohn et Grant, et que tous les documents démontrent ce fait. Quant à la prétendue fraude qu'on essayait de commettre au préjudice du pays en obtenant 53 cents par verge pour l'entreprise de Midland à laquelle Mackay avait travaillé auparavant à des prix variant de 15 à 17 cents, j'affirme que Mackay était partie à cette tentative en ne soumissionnant pas lui-même, espérant grâce à ces deux soumissions frauduleuses adressées au département, retirer le bénéfice de cette manœuvre. J'ai cité cette partie de la lettre de Grant qui ne demande pas d'explication...

L'hon. M. PUGSLEY : Mackay n'a-t-il pas concouru pour les travaux à exécuter dans le port de Victoria ?

M. BENNETT : Cela se passait plus tard et ne se rapportait aucunement aux ouvrages de Midland. Je citerai une autre déclaration pour démontrer que Mackay et la compagnie Grant s'identifiaient intimement. Mackay ayant obtenu l'entreprise des travaux qu'on voulait exécuter dans le port de Midland, à un endroit qu'on appelle Tiffin, les deux dragueurs des compagnies Mackay et Grant ont travaillé ensemble. Preuve que ces compagnies étaient unies par une convention d'affaire, voici ce qu'ajoute la lettre de Grant :

Il est une autre question qui nous préoccupe grandement. A l'heure qu'il est, une balance considérable est due à la compagnie d'Owen-Sound, d'après la convention relative aux ouvrages de Tiffin, et lorsque les états du mois de décembre seront tous reçus, ce montant dépassera probablement $60,000. Dans des circonstances ordinaires nous pourrions attendre jusqu'au printemps prochain pour cet argent, mais l'état du marché financier est si déplorable cette année, que la pression est très forte. Ce n'est pas une question de garantie pour nous ou pour nos banquiers, mais simplement un besoin d'argent. A cause de leur importance, il fallait hâter les travaux à Tiffin, qu'il y eût ou non des deniers de disponibles; nous vous serions très reconnaissants si vous pouviez vous procurer l'argent nécessaire au paiement de nos factures le premier de l'an prochain.

J'estime, d'après cette lettre de Grant, que les compagnies MacKay et Grant n'en formaient qu'une seule pour les fins de ces entreprises. Mais je ne veux pas m'en rapporter exclusivement à cette seule lettre ; aussi aurais-je recours à un autre document dans le même sens rédigé par le même Grant le 14 janvier et adressé au ministre. Voici ce qu'on y relève entre autres choses :

J'ai l'honneur de vous écrire à nouveau suivant les données indiquées dans ma lettre du 9 décembre dernier, et suivant la conversation que nous avons eue vendredi dernier sur des entreprises de dragage aux ports de Midland et de Tiffin. L'entreprise de ce dernier ouvrage a été adjugée à la compagnie d'Owen-Sound avec laquelle nous sommes associés. La première entreprise est en notre nom.

Dans la même lettre, Grant dit :

Grâce à votre prompte approbation du prolongement des entreprises actuelles, nous nous efforcerons de concert avec la compagnie d'Otwen-Sound de mettre le port dans un état tel que, dès que l'élévateur sera terminé, les plus gros navires qui transportent les marchandises des Grands lacs, pourront atteindre les quais et y décharger leurs cargaisons. Mais pour cela, il nous faudrait connaître votre décision le plus tôt possible.

Je n'ai pas besoin de revenir sur les autres points mentionnés dans ma lettre précédente, mais je puis vous répéter que notre outillage combiné sera reconnu certainement par tout ingénieur compétent comme étant le plus efficace qu'on puisse trouver pour ce genre d'ouvrage sur tous les Grands lacs, et qui puisse garantir la prompte exécution de ces travaux.

Ce sont là les lettres de Grant qui démontrent jusqu'à l'évidence que la compagnie Mackay était unie à la compagnie Grant dans cette entreprise. Mais voici une lettre que M. Mackay lui-même adressait au ministre le 25 juin 1907 :

Cher monsieur,—Comme vous le savez sans doute, la Owen-Sound Construction Company, Limited, a obtenu l'entreprise du dragage à Tiffin dans le port de Midland.

Mais la compagnie Mackay n'avait aucunement l'entreprise du dragage. L'adjudicataire présumé était la compagnie Grant. Je parle des travaux de Tiffin ; non pas des ouvrages exécutés dans le port de Victoria.

Nous croyons qu'en employant ces deux outillages que possède notre compagnie, ainsi qu'en continuant à employer le dragueur de la Canadian Dredge and Construction Company, de Midland, nous pouvons mettre le port en état de recevoir le commerce de grain à l'automne prochain.

Si ces trois dragueurs ne suffisent pas à cet ouvrage, et si cela est absolument nécessaire, notre compagnie a sur le chantier un nouveau dragueur.

Quels sont les faits ? Voici des soumissions adressées au département par M. Mackay, par l'intermédiaire de Grant, et par Mackay et Grant, et des lettres de ce dernier sont réellement écrites par la même personne. Que recherchaient Grant et Mackay ? Ce dernier avait déjà obtenu des entreprises au prix de 15 et 16 cents la verge. Ces compagnies de dragage concluent une convention par laquelle elles s'entendent pour demander un prix plus

élevé pour les travaux dont elles ne voulaient pas obtenir l'adjudication.

L'hon. M. PUGSLEY : Collusion entre quelles compagnies de dragage ?

M. BENNETT : En voici deux pour commencer, celles de Mackay et de Grant, mais il y en a d'autres. Quelles étaient les circonstances ? Mackay espérait—ayant deux dragueurs sur les lieux et pouvant compter, comme il le dit dans sa lettre, sur le service d'un troisième dragueur durant l'exécution de ces travaux—grâce à la fraude commise par la compagnie Spohn et par celle de Grant, ne pas être forcé d'exécuter cet ouvrage à 15 et à 16 cents la verge comme il l'avait fait antérieurement, mais pouvoir soutirer du Trésor public 53 cents par verge. Quiconque connait Mackay et qui a été entendu discuter cette question comme elle a été débattue au cours de la dernière campagne provinciale, va jugé cet homme à sa juste valeur quand il faisait de affirmations contraires aux faits.

L'hon. M. PUGSLEY : Les citoyens d'Owen-Sound ne semblent pas partager l'opinion de l'honorable député.

M. BENNETT : Le majorité de M. Mackay dans Owen-Sound, qui était de 450 voix a été réduite à 43 voix et les tribunaux seront peut-être appelés à juger comment elle a été obtenue.

M. TELFORD : L'honorable député se trompe dans ses calculs.

M. BENNETT : Quls étaient les chiffres?

M. TELFORD : Ils indiquaient environ 178 voix de majorité à Owen-Sound.

M. BENNETT : Aux dernières élections ?

M. TELFORD : A l'élection précédente.

M. BENNETT : Si l'honorable député se console de ce que la majorité de Mackay a été diminuée de 270 à 43 voix, grand bien lui fasse. Quoi qu'il en soit, cette majorité est encore plus forte que celle qu'obtiendra mon honorable ami (M. Telford) à Owen-Sound, aux prochaines élections.

M. TELFORD : L'honorable député ignore-t-il qu'Owen-Sound est une ville conservatrice qui donne généralement une majorité à nos adversaires ?

M. BENNETT : Ce qu'elle fera encore, et j'espère que l'occasion lui en sera offerte l'automne prochain. Voici ce nommé Mackay, l'associé, d'après sa propre lettre, de la compagnie Grant, voici ce précieux M. A. G. Mackay dont la réputation et le souvenir sont loin d'être agréables à la population de l'Ontario. Voici ce même M. A. G. Mackay qui possède deux dragueurs dans le port de Midland et qui en fait construire un autre, et qui après avoir obtenu une entreprise dans le port de Midland à raison de 18 et de 16 cents la verge, est partie à un projet, à une entreprise ou à une convention avec cette, soi-disant compagnie Grant pour partager avec elles l'exécution de ces travaux. Monsieur le président, que restait-il à faire à Grant ? Grant est venu à Ottawa accompagné par un nommé Kastner, de Wiarton, un individu qui s'est distingué dans les procès qui ont surgi à la suite de l'élection de Grey-nord, quand on fait venir de Buffalo des voyous; les associés soumissionnèrent, et ainsi qu'elles le démontrent, Grant a écrit les deux soumissions au bas desquelles Kastner apposa son nom, et elles furent envoyées au département des Travaux publics. M. Aylesworth remplissait la fonction de ministre intérimaire des Travaux publics. Vu que cette soumission est de 53 cents par verge et qu'une autre qui n'était que de 30 cents par verge n'avait pas été acceptée, le ministre intérimaire refusa d'adjuger l'entreprise à Mackay à 53 cents. Il y a eu une fraude de commise par Kastner et par Grant, et ceux qui ont participé par avance sont Mackay et Grant, tel qu'il appert à ces documents ; on ne peut réfuter cela. Pourquoi M. Aylesworth n'a-t-il pas adjugé l'entreprise à 53 cents ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'aime pas à interrompre mon honorable ami, mais il se rappellera que d'après l'annonce elle-même, on invitait la concurrence pour différents travaux qu'on voulait exécuter dans chaque province. La compagnie de dragage Dominion a soumissionné pour un autre ouvrage. Je ne sache pas qu'elle ait soumissionné pour d'autres travaux dans l'Ontario, mais elle l'a certainement fait pour des ouvrages dans la province de Québec. Elle ne possédait que l'outillage absolument nécessaire pour remplir les conditions de l'entreprise qu'on lui adjugea. Voilà pourquoi cette compagnie ne pouvait entreprendre l'exécution des travaux dont il est maintenant question. C'est la raison pour laquelle le ministre intérimaire a dû demander de nouvelles soumissions. On m'informe que si la Dominion Dredging Company avait été prête à exécuter ces travaux, on les lui aurait adjugés, parceque sa soumission était élevée.

M. BENNETT : Quelle explication futile nous fournit le ministre des Travaux publics. M. Aylesworth croyait-il que la compagnie Grant soumissionnait honnêtement quand elle présentait sa soumission de 53 cents par verge avant le 6 mai ? Voilà pourquoi il a demandé de nouvelles soumissions.

L'hon. M. PUGSLEY Mon honorable ami ne sait-il pas qu'il y avait une soumission plus basse que celle-là, c'est-à-dire pour 30 cents, et que la Dominion Dredging Company ayant refusé d'exécuter cette entreprise à ce prix-là, le ministre par intérim a

fait preuve d'un grand sens en faisant un nouvel appel de soumissions ?

M. BENNETT : Je suis prêt à féliciter M. Aylesworth pour avoir réglé d'une façon honnête cette question, car je crois qu'il a agi honnêtement. Je suis convaincu que lorsqu'il a examiné ces documents il a constaté le fraude évidente et qu'il s'est dit: Bien que cette soumission à 53 cents soit la moins élevée après celle de la Dominion Dredging Company, je n'accorderai pas cette entreprise à cette compagnie. Il demanda de nouvelles soumissions, et Mackay au lieu de soumissionner à 53 cents, prépara une soumission à 26 cents. Qu'est-ce que le ministre des Travaux publics peut contredire à cela, au point de vue de la simple honnêteté ?

L'hon. M. PUGSLEY : Si je ne me trompe, M. Mackay n'a jamais soumissionné à 53 cents.

M. BENNETT : J'ai lu les lettres de Mackay et de Grant dans lesquelles ils disent qu'ils sont associés pour cette entreprise. Le ministre aurait-il l'audace de dire que Mackay n'a rien eu à faire en tout cela?

L'hon. M. PUGSLEY : M. Mackay ne dit-il pas qu'il était l'associé de Grant en 1907 ?

M. BENNETT : On mit l'entreprise au concours en 1907.

L'hon. M. PUGSLEY : Mais après que l'entreprise eut été commencée ils pouvaient aisément conclure une convention pour l'usage réciproque de leur outillage.

M. BENNETT : Le ministre peut-il me fournir une explication raisonnable du fait qu'ayant deux dragueurs dans le port de Midland où il avait une entreprise depuis plusieurs années, Mackay n'a pas soumissionné ?

L'hon. M. PUGSLEY : Tous les faits ne sont pas présents à ma mémoire, mais je crois pourtant que la soumission qui intéressait M. Mackay concernait des travaux qu'on devait exécuter dans le port de Victoria, et qu'il était compris alors que cet ouvrage serait très important, et qu'il exigerait le travail de tous les dragueurs possédés par sa compagnie.

M. BENNETT : Nous allons examiner cet aspect de la question.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député pourra nous dire si cela est vrai ou faux.

M. BENNETT : Cela n'est pas exact. Le seule soumission pour les travaux de Midland...

L'hon. M. PUGSLEY : Parlez de ceux du port de Victoria.

M. BENNETT : On a mis ces travaux en adjudication seulement après que Mackay, pour une raison ou pour une autre, obtint l'entreprise des ouvrages dans cette partie du port de Midland qu'on appelle Tiffin. Pourquoi M. Mackay n'a-t-il pas soumissionné ? Voici : l'année auparavant M. Mackay avait envoyé ici son gérant pour soumissionner à propos d'une autre entreprise, et la preuve est faite, d'après les soumissions déposées sur le bureau de la Chambre, qu'il y eut collusion et fraude entre la compagnie Mackay, représentée par son agent Wilkinson, et la compagnie de Penetanguishene Les soumissions de cette dernière se trouvent dans les enveloppes personnelles de M. Mackay. Celui-ci essayait de gagner du prestige dans la province d'Ontario, il ne tenait pas à venir à Ottawa pour s'engager dans ces pertes. Il savait, à l'instar de tout homme ayant du bon sens, que probablement ces choses-là transpireraient, et voilà pourquoi il s'est tenu à une certaine distance du théâtre des opérations ; n'empêche qu'au premier rang figurait Wilkinson, son homme d'affaires, lequel d'après ce que démontrent les soumissions, se trouvait en collusion évidente avec Spohn, de la compagnie de Penetanguishene pour frauder le Gouvernement. Les choses en vinrent au point que les enveloppes contenant les soumissions de Spohn se trouvaient les enveloppes du bureau même de Mackay.

M. PARDEE : Tout cela a été pleinement expliqué au comité.

M. BENNETT : Certainement, quand le nommé Spohn a juré solennellement qu'il ne savait pas où il s'était procuré ces enveloppes, et que Wilkinson suivit cette attitude. Je crois que ceux qui connaissent ces deux individus dans les localités où ils habitent se formeront une opinion sur le serment prêté par l'un et l'autre.

M. CARVELL : L'honorable député voudra-t-il dire si les soumissions de ces deux compagnies étaient les plus basses, et si l'une ou l'autre à obtenu l'entreprise ?

M. BENNETT : L'honorable député (M. Carvell) est toujours prêt à défendre ce qui est louche ou malhonnête ; tout ce qu'il cherche à faire, c'est de poser des énigmes.

M. CARVELL : L'honorable député (M. Bennett) ne veut pas répondre, je ne puis l'y forcer, mais il est simplement juste qu'il réponde à cette question.

M. BENNETT : Que l'honorable député qui se prépare à remplacer le ministre des Travaux publics, me permette de lui dire que lorsque l'avalanche emportera le ministre actuel—ce qu'il espère—il sera prêt à prendre sa place.

M. CARVELL : Je demande une réponse ; j'y ai droit. Le Gouvernement a-t-il accepté l'une ou l'autre de ces soumissions?

L'honorable député (M. Bennett) n'ose pas répondre ; il cherche à tromper la Chambre.

M. BENNETT : La doublure s'emporte.

L'hon. M. PUGSLEY : Force lui serait de répondre à votre question dans la négative, et c'est ce qu'il se gardera bien de faire.

M. CARVELL : L'étiquette oblige mon collègue à répondre à cette question.

M. BENNETT : Voyons, quelle est cette question ?

M. CARVELL : Le ministère a-t-il accepté une de ces soumissions ? Un des soumissionnaires concurrents n'a-t-il pas offert un bien plus fort rabais et l'entreprise n'a-t-elle pas été adjugée au concurrent qui a offert de s'en charger au moindre prix ?

M. BENNETT : Je vais aborder, dans l'instant, ces questions. Par suite de la fraude commise au préjudice du ministère et n'ajoutant pas foi à l'authenticité de la prétendue soumission rivale...

M. CARVELL : Répondez à la question.

M. PARDEE : S'il le fait, il prouvera qu'il n'y a pas eu de fraude.

M. BENNETT : Le député de Lambton (M. Pardee) est d'avis qu'on n'a pas commis de fraude. Partisan de l'administration Ross qui a fini dans la boue, il a été mis à la porte de l'assemblée législative. Il donnerait son appui à toutes les mesures, bonnes ou mauvaises.

M. PARDEE : L'honorable député n'a pas encore répondu à la question.

M. BENNETT : L'honorable député a été repoussé par les électeurs, quand il a brigué les suffrages pour l'assemblée législative provinciale. Et c'est à bon droit que les électeurs l'ont repoussé.

M. PARDEE : Je n'ai pas honte de ma défaite, mais vous pourriez bien quand même répondre à la question et nous éclairer sur les faits.

M. BENNETT : J'ai fait connaître tout se qui se rattache au dragage. Personne ne saurait le nier, les soumissions des deux compagnies soi-disant rivales sont écrites de la même main.

M. PARDEE : L'entreprise a-t-elle été adjugée sur ces soumissions. Voilà la question.

M. BENNETT : Quand M. Aylesworth dit que la soumission des compagnies MacKay et Grant était de 53 cents et que la compagnie MacKay avait fait les travaux, les années précédentes, moyennant 16 et 17 cents, il refusa de passer de marché, bien que cette compagnie eût soumissionné les travaux au moindre prix, à 53 cents.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce n'est pas cette compagnie qui a offert le plus fort rabais.

M. CARVELL : Non, ce n'est pas cette compagnie qui a soumissionné les travaux au moindre prix.

M. BENNETT : Le chiffre de sa soumission était inférieur à celui de la soumission de la compagnie de dragage Dominion et le ministre affirme que cette compagnie a retiré sa soumission.

M. SPROULE : C'est là une ruse bien ancienne.

M. BENNETT : Voici une preuve de la sincérité de MacKay et des compagnies MacKay et Grant : Que firent-ils plus tard. Ils soumissionnèrent plus tard les mêmes travaux, au prix de 26 cents.

M. CARVELL : Et le marché leur fut adjugé.

M. BENNETT : Oui.

M. CARVELL : Le pays en a-t-il éprouvé quelque détriment?

M. J. D. REID : Le pays aurait subi quelque préjudice, si ces messieurs eussent réussi.

M. CARVELL : La vérité va finir par se dégager, à la longue.

M. BENNETT : Le pays n'a rien perdu, cela va sans dire.

M. CARVELL : Alors tout est parfait.

M. BENNETT : Si on eût permis à Mackay et Grant de mettre à exécution leur projet frauduleux comme ils comptaient le faire, ils auraient obtenu l'entreprise à 53 cents la verge.

M. CARVELL : Preuve que notre gouvernement est intègre et sincère.

M. LANCASTER : Venez-vous de découvrir cela?

M. BENNETT : J'en conviens l'honorable député (M. Carvell) venant du Nouveau-Brunswick, a de très vagues idées en fait de moralité publique et d'intégrité dans la gestion des affaires publiques.

Des VOIX : A l'ordre !

M. BENNETT : Les électeurs du Nouveau-Brunswick lui ont exprimé clairement leur pensée l'autre jour, et ils lui diront encore plus franchement leur avis à la prochaine occasion.

M. CARVELL : Je dois présenter mes excuses à l'honorable député pour l'avoir interrompu ; mais il fallait bien que quelqu'un le remit dans la bonne voie.

M. BENNETT : Quand ce besoin se fait sentir, on peut toujours compter sur la doublure du Nouveau-Brunswick ; car les besognes répugnantes à ses collègues trouvent toujours en lui un homme prêt à les accep-

ter. Qu'il continue à jouer ce rôle, cela lui convient admirablement.

M. DUNCAN ROSS : Eh ! bien, allez de l'avant !

M. BENNETT : Voilà comment ces opérations de dragage se font à Ontario. Voilà comment les soumissionnaires s'approchent du pied du trône, quand ils soumissionnent des travaux. On a demandé des soumissions pour les travaux de la baie du Tonnerre et de Fort-William. Il existe là une compagnie portant le nom de compagnie de dragage des Grands lacs dont une moitié des actions appartient à C. F. Bowman, député à l'assemblée législative et à C. A. Bowman, l'autre moitié était la propriété de M. James Whelan, de Port-Arthur. Quelle est la méthode usitée par cette compagnie en soumissionnant les travaux publics? La compagnie fait une soumission, à 9 cents la verge, et M. A. F. Bowman soumissionne l'entreprise à 16 ou 17 cents la verge. Ainsi, dans leur pensée, celui qui possède un quart des actions de la compagnie présente une soumission à 16 ou 17 cents, tandis que sa propre compagnie soumissionne les travaux à 9 cents. Quelle explication le ministre peut-il nous offrir à cet égard ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'en ai pas causé avec ces messieurs.

M. BENNETT : M. Bowman a rendu témoignage, sous la foi du serment.

M. CARVELL : S'agissait-il de soumissions publiques?

M. BENNETT : Oui, et heureusement pour le pays, il est intervenu quelques soumissions entre les prix de 9 cents et de 16 cents. Dans la pensée de cette compagnie, il n'y aurait pas de soumission d'un chiffre inférieur à 16 cents, sauf sa soumission de 9 cents et le département pousserait la complaisance jusqu'à substituer à la soumission de 9 cents celle de 16 cents.

M. CARVELL : Le Gouvernement a-t-il fait exécuter les travaux pour 9 cents la verge?

M. BENNETT : Oui.

M. CARVELL : Alors, de quoi vous plaignez-vous?

M. BENNETT : A mon avis, le Gouvernement n'aurait jamais réussi à faire exécuter les travaux pour 9 cents, s'il n'était intervenu, ces deux soumissions de 11 et de 12 cents. M. Bowman a fait sa déposition sous serment.

M. CARVELL : Il est heureux qu'on ait entendu ces témoins, car, leur témoignage détruit votre argumentation.

M. BENNETT : Notre loquace collègue voudrait-il bien faire silence, un instant ? Je le sais, il tient à faire preuve de zèle devant le premier ministre, en prévision de son entrée dans le cabinet, mais cette éventualité est dans un avenir fort éloigné. Passons à d'autre chose.

M. DUNCAN ROSS : Vous pourriez bien nous dire la vérité.

M. BENNETT : Prêtez donc l'oreille au député de Kootenay ! Voilà un homme qui, de sang-froid, a assassiné un ministre par une interruption qu'il a faite dans cette Chambre. Il devrait plus que tout autre se taire, lui, le meurtrier d'un ancien ministre, qu'il a chassé du cabinet.

M. DUNCAN ROSS : Personnellement je m'occupe fort peu des affirmations de l'honorable député. Mais ces paroles sont peut-être contraires au règlement et à l'étiquette parlementaire.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il est préférable de bannir ces expressions.

M. GALLIHER : Je formule aussi une objection relativement à l'allusion faite au député de Kootenay. Je suis le député de Kootenay.

M. BENNETT : Je retire l'expression "meurtrier politique," et je me contente de dire que l'honorable député a provoqué la terrible chute d'un ministre de la couronne, Cette expression est conforme au règlement.

M. DUNCAN ROSS : Vous devriez retirer l'autre expression.

M. GALLIHER : Il faudrait aussi retirer l'allusion à Kootenay.

M. BENNETT : C'est parfait. L'allusion s'adressait au député de Yale. (M. Duncan Ross). Quand il s'agit de dépenses de centaines de mille dollars—car ces opérations de dragage s'élèvent à des millions de dollars—les soumissionnaires viennent se pavaner devant le ministère, avec confiance qu'ils réussiront à perpétrer leurs fraudes ; et ce qu'il y a de plus singulier, c'est que le Gouvernement persiste à traiter avec ces mêmes individus. Lorsque le ministère rejeta une soumission de la compagnie Grant pour des raisons parfaitement connues de M. Aylesworth, qu'arriva-t-il ensuite ? On demanda des soumissions qui furent transmises au ministère le 20 mai, les soumissions précédentes ayant été immédiatement annulées. On demanda ces soumissions par voie télégraphique et nombre de sociétés d'entrepreneurs bien connus adressèrent des dépêches au ministère ou transmirent leurs soumissions. Parmi les soumissionnaires, citons la compagnie Wilson, de Toronto, Randolph McNally, la compagnie de Sarnia, la compagnie de Goderich.

Tous consentaient à soumissionner les travaux soit par voie télégraphique, soit au moyen de mémoires. M. Mackay, toute-

fois, fut plus avisé que les autres ; il vint directement à Ottawa, se rendit sur le théâtre des opérations et plaça lui-même sa soumission devant le ministère. La preuve de ce fait, c'est que l'enveloppe contenant sa soumisison ne porte pas l'empreinte du timbre de la poste. L'enveloppe contenant la soumission de la compagnie Grant ne portait aucune empreinte de timbre de la poste. Et par une étrange coïncidence, bien que ces deux soumissions se rattachent à des travaux intéressant les différentes parties du port de Midland, l'enveloppe de la soumission Mackay et l'enveloppe de la soumisison Grant se trouvaient ensemble, ce qui fait bien voir l'intimité des relations entre ces deux entrepreneurs. Puis-je savoir où se trouvent les soumissions pour les travaux à exécuter au Port-Victoria ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ces soumissions doivent être là.

M. BENNETT : La compagnie d'Owen-Sound et la compagnie de dragage de Windsor, ont transmis une soumission. Voilà encore une autre association politique. La tête de l'association est W. J. McKee, politicien bien connu. Une autre soumission fut transmise plus tard, le 20 mai, par la soi-disant compagnie Grant. Je ne saurais passer sous silence la question des fraudes commises dans le déchargement des chalands. Les dépositions des témoins devant le comité sont tellement probantes qu'on ne saurait révoquer en doute l'existence de la fraude. M. Wilkinson, le capitaine du dragueur MacKay, quand on le mit en présence de la déclaration portant que son dragueur avait été employé 16 heures, avoua franchement qu'il ne croyait pas que l'inspecteur fût présent sur le dragueur ; que celui-ci ignorait le nombre de charges de déblai sur les chalands ou si les chalands étaient bien remplis.

Dans la localité il est parfaitement connu que l'inspecteur n'était pas sur le dragueur. Je suis bien aise que le ministère prenne maintenant quelque précaution en obligeant les inspecteurs à signer une formule de déclaration. Le ministre et la presse libérale se sont glorifiés de ce qu'en refusant de renouveler le marché et de demander de nouvelles soumissions, le pays avait éprouvé des pertes. Quel a été le résultat. Aux travaux de Midland, le prix payé est 2 cents de plus par verge. Mais ce n'est nullement ma faute, si le ministre était convaincu que le prix payé précédemment était juste; pourquoi a-t-il payé un prix plus élevé ? Il aurait pu faire exécuter les travaux au même prix ?

L'hon. M. PUGSLEY : Après avoir demandé des soumissions nous adjugeons l'entreprise au concurrent qui s'en charge au moindre prix.

M. BENNETT : Le ministre savait que l'année précédente, la compagnie avait fait cet ouvrage pour 26 cents et il est le seul blâmable de l'augmentation du prix payé.

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne rejette sur personne la responsabilité résultant de l'acceptation de la permission du prix le moins élevé.

M. BENNETT : Si le ministre a réussi à faire payer au pays une couple de $100,000 de plus pour les travaux de dragage cette année, je n'en suis pas responsable. Le Parlement a voté certains crédits destinés aux opérations de dragage ; et cependant, en présence de cette affectation de deniers faite par le Parlement, la compagnie Mackay-Grant a exécuté les travaux dépassant de $75,000 les crédits affectés à cette œuvre et le ministre aurait dû nous demander l'ouverture d'un crédit pour ce montant. Se propose-t-il de tenir la même conduite, cette année ? Va-t-il demander un crédit et permettre aux entrepreneurs un dépassement de crédit de $75,000 ou de $100,000 ? J'en conviens, la compagnie du Grand-Tronc et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique font exécuter de grands travaux à Victoria-Harbour et à Clifton où le besoin de dragage se fait vivement sentir. Mais je tiens à ce que le pays obtienne l'équivalent de son argent. Je ne m'oppose pas à cette dépense, mais lorsque les entrepreneurs transmettent des soumissions évidemment frauduleuses, le ministère...

L'hon. M. PUGSLEY : L'année dernière, nous constatâmes un dépassement de crédit, avant la fin de la campagne. La compagnie du Grand-Tronc et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique faisaient exécuter de grands travaux, afin que le port fût prêt pour l'époque où leurs voies ferrées desserviraient ces ports, et à mes yeux c'eût été un malheur public d'abandonner les travaux de dragage avant la fin de la saison. Bien que, d'après la teneur des contrats j'eusse été autorisé à le faire, j'autorisai les entrepreneurs à continuer les travaux à condition de se charger du risque relatif à l'affectation des deniers par le Parlement. Je suis bien aise de l'avouer, lorsque le Parlement fut prié d'ouvrir un crédit dans le budget supplémentaire du dernier exercice, il y consentit volontiers, sans soulever d'objections. Quant aux travaux de cette année, il figure au budget supplémentaire une somme suffisante pour permettre aux dragueurs de continuer leur travaux pendant toute cette campagne. Il est possible que ce crédit soit dépassé, mais je suis en lieu de croire que la somme affectée suffira amplement.

Quant à la compagnie avec laquelle M. MacKay a des relations, j'ignore pourquoi elle n'a pas soumissionné les travaux de Tiffin et de Midland.

M. BENNETT : Je tiens à apporter ici une ratification, car, j'en suis convaincu, le ministre ne veut pas faire un exposé de faits inexact. Au commencement de l'année, on n'a pas demandé de soumissions pour les travaux de Tiffin. J'ai sous les yeux les avis d'adjudication publiés et comme le ministre peut le voir, c'est à Midland que se sont effectués les travaux de dragage.

L'hon. M. PUGSLEY : Aujourd'hui nous établissons la distinction entre Midland et Tiffin, mais à cette époque nous ne le faisions pas. Si Tiffin a été inclus dans Midland, l'année dernière, c'est qu'il forme partie de la baie Midland, et même du port de Midland, bien que les nouvelles installations de tête de lignes de la compagnie de chemin de fer, s'exécutent dans un endroit tout autre que celui où se trouvent les installations de tête de ligne à Midland. L'honorable député aurait atteint la célébrité, s'il eût adopté une autre profession. Ses talents incontestables en auraient fait l'ornement de la profession illustrée par le fameux Sherlock Holmes. Même quand il s'agit de la comparaison des écritures, le ministre est en mesure de découvrir avec une certitude absolue dans l'écriture de différents documents une ressemblance que personne autre que lui ne saurait découvrir. Dans les soumissions de Penetanguishene et d'Owen-Sound l'honorable député voit dans les chiffres figurant dans ces deux soumissions des ressemblances que nul autre député ou que nulle autre personne n'y saurait découvrir. J'ai examiné les deux soumissions et bien qu'il existe quelque ressemblance dans l'écriture, en quelques endroits cependant dans les chiffres qui sont bien l'objet essentiel qui indique la collusion, il n'existe pas la moindre ressemblance. Et cependant l'honorable député est en mesure de dire, sans un moment d'hésitation, que ces documents ont été écrits par la même personne.

M. BENNETT : Existe-t-il quelque ressemblance dans l'écriture ?

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai dit qu'il existe quelque ressemblance dans certaines parties des documents. J'ai beaucoup exercé devant les tribunaux et je le sais de science certaine quand un homme est doué d'une vive imagination il peut dans des échantillons d'écriture découvrir des ressemblances qu'une personne moins bien douée ne saurait découvrir. Quand des experts en matière d'écriture désirent trouver des ressemblances, c'est pour eux la chose la plus facile du monde. Le résultat de mon expérience c'est que je n'attache guère d'importance aux épreuves tentées par les experts en écriture. Quand aux chiffres qui sont la chose décisive, je ne crains pas de l'affirmer, les chiffres des deux soumissions n'offrent pas le moindre trait de ressemblance, et du reste rien n'indique qu'elles aient été préparées par la même personne. Quand ces soumissions furent soumises au ministre il constata qu'il y avait trois soumissions, la première transmise par la compagnie d'Owen-Sound ; la deuxième, par la compagnie de Penetanguishene, et la troisième par la compagnie de dragage Dominion, les prix étant de 57 cents de 53 cents et de 30 cents. Le ministre avait évidemment le devoir d'accepter la soumission du concurrent effrant le plus fort rabais.

Il accepta la soumission de la compagnie de dragage Dominion et en notifia l'avis à la compagnie. Cette compagnie avait soumissionné d'autres travaux sur le Saint-Laurent et autres cours d'eau ; et elle informa le ministre que, vu les autres entreprises qu'elle avait acceptées et le surcroit de besogne à exécuter, elle ne pourrait pas exécuter ce travail, son outillage de dragage était insuffisant. Elle refusa donc de se charger des travaux à 30 cents. L'honorable député affirme que les compagnies ont pour habitude de se coaliser et d'obtenir du Gouvernement pour ces travaux, les prix qu'elles désirent ; or, pour le convaincre qu'il fait là une affirmation imparlementaire ou du moins téméraire, je ne saurais lui fournir de meilleure preuve du mal fondé de son allégation que ce fait-ci : c'est que, lorsque la compagnie de dragage Dominion qu'il se plaît à appeler la compagnie Stewart, parce que M. Stewart est le fils d'un député aux communes, s'est trouvée impuissante à exécuter les travaux et que le ministre, à fort bon droit, dut demander de nouvelles soumissions, alors la compagnie dont fait partie M. Mackay et qui, pour quelque raison que j'ignore mais sans doute fort légitime, n'avait pas soumissionné les travaux auparavant, présenta une soumission au prix de 27 cents par verge cube. Ainsi le Gouvernement a réussi à faire exécuter ces travaux pour un prix inférieur de 3 cents par verge cube, au chiffre de la soumission offrant le plus fort rabais, celle de la compagnie de dragage Dominion que l'honorable député a si souvent mentionnée ici en termes assez peu respectueux. Peut-on adresser quelque reproche au ministre ?

Quelque VOIX : Six heures.

L'hon. M. PUGSLEY : Je demande l'adoption de cet item.

Quelques VOIX : Non, non.

L'hon. M. PUGSLEY : Alors j'aurai quelques observations à présenter à la reprise de la séance.

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

Reprise de la Séance.

L'hon. M. PUGSLEY : Au moment de la suspension de la séance, je donnais la

réplique au député de Simcoe (M. Bennett). Avant d'aborder un autre aspect de la question, j'ai encore une courte observation à ajouter ; car je tiens à être bref. L'honorable député n'a pas réussi à prouver que, dans une seule circonstance, le ministère ait accepté d'autres offres que celle du chiffre le moins élevé ; invariablement les entreprises de dragage ont été adjugées au concurrent qui s'en est chargé au moindre prix. Quelquefois, il est vrai, mais assez rarement, certaines compagnies n'ont pas réussi à exécuter les travaux à la satisfaction du ministère ; alors, les entreprises ont été adjugées au concurrent suivant ayant ensuite plus fort rabais pourvu qu'il abaissât son prix au niveau de la soumission du chiffre le moins élevé. Sauf ces exceptions, qui se sont rarement présentées, l'entreprise de dragage a toujours été adjugée, par voie de concurrence, au soumissionnaire qui a offert le plus fort rabais. J'ajoute que quelquefois, lorsqu'il s'est agi de travaux d'urgence, nous avons fait certaines dérogations, surtout lorsque l'exécution des travaux s'imposait immédiatement.

L'honorable député a fait allusion au fait que les journaux ont fait certaines observations relativement à l'objection qu'il a formulée contre la prorogation du délai fixé pour les entreprises du dragage.

Je le sais, lorsque l'honorable député souleva cette question ici, après que j'eusse décidé de prolonger la durée des entreprises de dragage, les journaux à la dévotion des membres de la gauche, poussèrent des cris de triomphe, comme s'il s'était agi d'un grand acte accompli dans l'intérêt du public et dont le parti devrait bénéficier. Disons un mot ou deux au sujet de la prolongation de la durée des entreprises de dragage. Lorsqu'il fut question de prendre une décision au sujet des différentes entreprises de dragage, j'examinai les marchés existants, j'étudiai les prix et je constatai que les travaux devaient se terminer au cours de la saison, ou à une date ultérieure que pourrait fixer le ministre. Il était évident à mes yeux que, d'après les conditions stipulées dans les contrats, j'étais autorisé, dans l'intérêt public, à proroger le délai fixé pour le parachèvement des travaux. Je demandai à l'ingénieur en chef de mon ministère de dresser un rapport, relativement aux prix payés pour les différents travaux de dragage en cours. Il déclare, dans son rapport, que les prix étaient invariablement justes et légitimes. Bien souvent ces prix paraissaient fort peu élevés, et je dois l'avouer au comité, à mes yeux l'intérêt public demandait la prorogation de la date des entreprises jusqu'à la fin de l'année courante, là où ce délai était nécessaire pour le parachèvement des travaux. Mais l'honorable député, se faisant l'interprète des sentiments de l'opposition, souleva une objection contre cette proposition. Je compris que les vues de l'opposition étaient dignes de respect. L'opposition représente un groupe important et considérable de nos populations, bien que ce groupe soit d'une grande infériorité numérique. Néanmoins, l'opposition représente un groupe important du corps électoral et je le répète, ses opinions s'imposent à notre respect. Du moment que la censure peut non seulement s'adresser à moi mais atteindre ceux avec lesquels je suis attaché, non seulement mes collègues dans le cabinet, mais les députés ministériels et nos partisans au pays, je me dis qu'il importe de les soustraire à cette critique.

En étudiant la question plus attentivement, je constatai que les avis d'adjudication publiés l'année dernière, mentionnaient que les travaux de dragage se feraient au cours de la présente saison. L'honorable député n'avait appelé sur ce fait ni l'attention du comité ni ma propre attention. Par conséquent, lorsque la question vint en délibération, dans la conviction que j'avais le devoir de parer à toute occasion de censure, j'étudiai les avis d'adjudication demandant les soumissions ayant servi de base à l'adjudication de ces travaux ; et alors ayant constaté que ces avis mentionnaient la restriction de délai que j'ai mentionnée, je demeurai convaincu que, bien que le texte même des contrats m'autorisât à proroger le délai fixé pour le parachèvement des travaux, il pouvait bien exister un doute sur la question de savoir si les contrats n'avaient pas plus d'ampleur que ne le justifiait le texte des avis d'adjudication.

Par consquent, en présence de l'objection soulevée par l'opposition et en vue des critiques dont je serais l'objet de concert avec le Gouvernement, si je décidais de proroger la date des entreprises, je crus préférable de me rendre devant l'objection soulevée et de demander de nouvelles soumissions par la voie des journaux . Voilà ce que j'ai fait, monsieur l'Orateur, mais bien à contre cœur, parce que j'étais convaincu que la prorogation de la date des entreprises serait dans l'intérêt public. Je pensai que par là le pays réaliserait des économies. Toutefois, je le répète, je cédai devant l'objection ainsi formulée. Bien que dans la plupart des cas nous ayons reçu un grand nombre de soumissions, le résultat a été que, sauf quatre exceptions, le prix mentionné dans la soumission du chiffre le moins élevé est bien plus élevé que le prix exigé pour les travaux de l'année dernière. Citons quelques exemples. A Owen-Sound, l'année dernière, pour les différentes substances, à l'exception de la roche, le prix était de 20 cents par verge cube ; tandis que cette année le concurrent qui a offert le plus fort rabais a demandé 25 cents, par verge cube.

M. BENNETT : Quel est le soumissionnaire ?

L'hon. M. PUGSLEY : M. Bowman,. M. Boone a aussi soumissionné ces entreprises.

19 cents l'ingénieur en chef atteste-t-il que ces prix sont légitimes ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, et l'année dernière, l'ingénieur en chef pour un grand nombre de ces entreprises, m'a déclaré qu'à son avis, l'ouvrage s'exécutait non seulement à un prix légitime mais à un prix bien moins élevé qu'il n'est possible d'espérer en obtenir des entrepreneurs qui soumissionnent les travaux. Un autre exemple remarquable est celui de Port Burwell où les travaux ont été soumissionnés par quatre soumissionnaires. Bertram et Cie ont soumissionné les travaux à 39 cents, Finn à 43 cents, Horton à 44 cents et Manley à 45 cents, tous entrepreneurs dignes de confiance, de grande expérience, et de la plus haute réputation.

M. BENNETT : Horton compris ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, Horton compris.

M. BENNETT : Relisez dans le compte-rendu des délibérations de l'affaire d'Elginest, les dépositions des témoins relativement à un individu de ce nom qui s'est livré au marquage des bulletins de vote.

L'hon. M. PUGSLEY : Il est vraiment regrettable que l'honorable député soit si enclin à récriminer.

M. BENNETT : Je ne dis que la vérité au sujet d'individus du calibre de Horton dont la réputation est notoire dans Ontario.

L'hon. M. PUGSLEY : Quand l'honorable député quitte, le soir, la Chambre des communes et gagne son logis dans le silence de la nuit, il doit regretter, sans doute, tout ce qu'il dit ici de désagréable ; car enfin il ne saurait y avoir là de plaisir honnête.

M. BENNETT : Si le ministre ne met pas un frein à son intempérance de langage, il faudra lui rappeler certains souvenirs désagréables.

L'hon. M. PUGSLEY : Au cours de ma carrière, j'ai entendu sur mon compte nombre de réflexions désagréables ; mais il n'est personne au monde qui puisse me reprocher un acte dont j'aurais à rougir. Je disais donc que pour les travaux de Port-Burwell, le ministre a reçu quatre soumissions, et cette année l'offre la moins élevée était de 39 cents, tandis que l'année dernière le prix payé était de 15 cents et demi. L'entrepreneur, paraît-il, l'année dernière, a perdu de l'argent dans cette entreprise. Inutile de citer toutes les autres soumissions. Je me bornerai à citer les soumissions pour les travaux de la rivière Thames. Nous avons reçu quatre soumissions : une de la compagnie Bertram, à 24 cents, l'autre de la compagnie Horton à 22 cents, une autre de Healey à 23 cents et enfin celle de Manley à 20 cents. L'année dernière le prix était de 13 cents. Ainsi, voici le résultat regrettable découlant de la demande de nouvelles soumissions, autant que j'en puisse juger, en ce qui concerne Québec ou Ontario : le Gouvernement a déboursé $175,000 ou $200,000 de plus qu'il l'aurait fait si j'eusse prorogé le délai de ces entreprises et exigé que l'ouvrage se fît au même prix que l'année dernière.

M. BENNETT : Pourquoi n'avez-vous pas prolongé le délai ?

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai déjà donné l'explication. Il va sans dire que j'assume toute la responsabilité de la dépense ; mais force m'a été de prendre cette responsabilité dans les circonstances que j'ai mentionnées. Je le répète, les marchés, à mon avis, m'autorisaient pleinement à en proroger le délai, et eu égard aux prix peu élevés payés pour les travaux de l'année, l'honorable député que ces amis de la gauche ont chargé du rôle de critique pour les entreprises de dragage et qui se fait l'interprète de l'opposition, aurait agi judicieusement en acquiesçant à ma proposition ; mais, je le répète, en pareilles circonstances, je me devais à moi-même, ainsi qu'au Gouvernement et aux ministériels de demander de nouvelles soumissions ; puis, ces soumissions demandées, j'ai pensé que puisque l'ingénieur en chef attestait la légitimité des prix, j'avais le devoir d'accepter les soumissions.

M. J. D. REID : Le ministre reproche au député de Simcoe (M. Bennett) de se plaindre de ce que, cette année, on n'a pas demandé de soumissions de la façon accoutumée, et il cherche à prouver que le pays a subi quelque préjudice par suite du prix plus élevé pour ces travaux. Si ces entrepreneurs consentaient à faire les travaux au même prix que l'année dernière, le ministre a eu grandement tort de leur accorder le renouvellement de leurs entreprises, aux prix élevés qu'il a mentionnés.

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai pas renouvelé une seule entreprise. J'ai demandé des soumissions avec concurrence et publicité et j'ai adjugé l'entreprise au soumissionnaire qui a offert le plus fort rabais.

M. J. D. REID : Et cette année, vous allez leur payer $175,000 de plus qu'ils n'ont reçu l'année dernière, pour ces mêmes travaux. Parce que le ministre a reçu l'offre de 26 cents pour l'ouvrage exécuté l'année dernière à 14 cents par verge cube, et puisque l'entrepreneur consentait cette année à le faire au même prix, le ministre aurait dû hésiter avant de passer un marché pour le double du prix payé antérieurement. Devant le comité des comptes publics, il a été prouvé que pour tous ces travaux de dragage, le Gouvernement choisit pour inspecteurs des individus qui n'y entendent rien en pareille matière.

M. PARDEE : Affirmez-vous cela de tous les inspecteurs ?

Le prix mentionné dans la soumission de M. Boone est de 28 cents par verge cube, prix de 8 cents supérieur au prix exigé, l'année dernière. Cette année, la soumission du chiffre le moins élevé est de 5 cents supérieure, par verge cube, au prix de l'année dernière. A Hamilton, l'année dernière, les travaux se sont exécutés à 12 cents par verge cube ; la soumission du chiffre le moins élevé, cette année, est de 15 cents.

M. BENNETT : Quel est le soumissionnaire ?

L'hon. M. PUGSLEY : M. Bowman, M. Healey, le soumissionnaire suivant, 23 cents. A Cobourg, il y a eu cinq soumissionnaires: Phinn, à 18 cents ; Morgan, à 22 cents ; Healey à 23 cents ; Randolph et MacDonald à 23 cents et Manley à 30 cents. L'année dernière, les travaux s'exécutaient au prix de 11 cents par verge cube, chiffre inférieur de 5 cents à la soumission du chiffre le moins élevé, cette année, et de 19 cents par verge cube inférieur à la soumission du chiffre le plus élevé, cette année. Là il y a eu cinq concurrents ou cinq soumissionnaires : Phinn, à 18 cents ; Morgan, à 22 cents ; Healey à 23 cents ; Randolph et Macdonald à 23 cents et Manley à 30 cents L'année dernière, les travaux s'exécutaient au prix de 11 cents par verge cube, chiffre inférieur de 5 cents à la soumission du chiffre le moins élevé, cette année, et de 19 cents par verge cube inférieur à la soumission du chiffre le plus élevé, cette année. Là il y a eu cinq concurrents pour ces travaux. Pour les travaux de Goderich, trois soumissionnaires se sont présentés : Horton, à 35 cents ; Manley, à 35 cents et J. B. Bertram, de Toronto, à 42 cents. M. Bertram est un entrepreneur de travaux de dragage. En ce moment, il exécute des travaux à Port Burvell. Le prix des travaux lannée dernière, 25 cents par verge cube, était inférieur d'un cent au chiffre de la soumission du chiffre le moins élevé,cette année, et inférieur de 17 cents au chiffre de la soumission le plus élevée de cette année. Pour les travaux de Midland, cette année, on n'a présenté qu'une seule soumission à 28 cents, tandis que l'année dernière, le prix était de 26 cents, soit un écart de 2 cents. La compagnie canadienne de dragage et de construction a obtenu l'entreprise. A Little-Current, le prix payé, cette année, est un peu inférieur à celui de l'année dernière. L'an dernier, il était de 30 cents, cette année il est de 25 cents. Le même entrepreneur, M. Boone, a obtenu les travaux.

M. BENNETT : Quel est le nombre de concurrents pour les travaux de Little-Current ?

L'hon. M. PUGSLEY : Deux.

M. BENNETT : Quel était le deuxième ?

L'hon. M. PUGSLEY : M. Bowman. Au bassin de Wingfield M. Boone a soumissionné les travaux, l'année dernière et il a obtenu les entreprises à 65 cents. Cette année, il n'a pas eu de concurrent et il a obtenu les travaux à 78 cents. A Blind River, cette année, le prix de la soumission du chiffre le moins élevé était de 23 cents et celle du chiffre le plus élevé, 26 cents.

L'année dernière, le travail s'est fait à 18 cents et demi. A Port-Elgin il y avait quatre soumissionnaires; la soumission du moindre prix étant de 22 cents, et celle du prix le plus élevé, de 42 cents. L'année dernière l'ouvrage s'est fait à 2 cents, ainsi il y a une économie de 3 cents par verge cube. Au port de Trenton, il y a une différence sensible. La soumission du chiffre le moins élevé a été de 26 cents par verge cube, et il y a eu trois concurrents ; la compagnie Morgan, la compagnie Weddell, et la compagnie Randolph Macdonald. La soumission de la compagnie Morgan a été de 26 cents, celle de la compagnie Weddell de 39 cents, et celle de la compagnie Macdonald de 43 cents. L'année dernière, l'ouvrage s'est fait à 14 cents par verge cube. L'entreprise a été adjugée à Weddell au prix de la soumission de Morgan. Morgan a fait du dragage à Quebec et sans vouloir le déprécier, on s'est beaucoup plaint de son ouvrage, l'année dernière.

M. J. D. REID : Qui a obtenu l'entreprise, l'année dernière ?

L'hon. M. PUGSLEY : Prendergast, de Montréal,. Il a perdu beaucoup d'argent dans cette entreprise. A Toronto, l'année dernière, l'ouvrage se faisait à 13 cents et demi, mais cette année le prix est de 19 cents et demi. L'entrepreneur est Healy, le seul soumissionnaire. A Penetang, Bowman l'entrepreneur des travaux, l'année dernière, à 14 cents a été le seul concurrent cette année à 19 cents.

M. BENNETT : Est-ce que le ministre, de son propre mouvement, a relevé le prix du dragage à cet endroit, de 14 cents à 19 cents et demi ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non, pas de ma propre initiative. Nous avons demandé de soumissions par voie de publicité, mais le concurrent qui a offert le plus fort rabais a demandé 19 cents. Il fallait ou accepter cette soumission ou renoncer à exécuter les travaux. L'honorable député semble croire que le ministre, lorsqu'il a donné avis d'adjudication de travaux de dragage, sans réussir à obtenir de soumissions d'un chiffre légitime au jugement de l'ingénieur en chef, pourrait convenablement refuser d'accepter les soumissions et renoncer à l'exécution des travaux.

M. BENNETT : Quand le prix indiqué dans les soumissions est de 14 cents ou de

M. J. D. REID : Presque tous. Je défie le député d'en citer un seul de ces inspecteurs qui, avant d'être nommé, se soit occupé de travaux de dragage.

M. PARDEE : L'inspecteur de Pénétang nous a dit qu'il avait occupé cette charge pendant trois ans.

M. J. D. REID : Que faisait-il, avant de devenir inspecteur du dragage ? Un inspecteur a affirmé sous la foi du serment que l'ingénieur Sing, de Toronto, je crois, n'a visité les travaux qu'une fois ou deux durant toute la campagne. Ce même ingénieur était chargé de deux dragueurs, et il afferma une partie de son travail à un autre individu. Il est facile par là de comprendre que le Gouvernement doive subir des pertes. Les entrepreneurs ne subissent aucun contrôle. L'ingénieur en chef des Travaux publics et tout le personnel affirmeront sous la foi du serment que le seul moyen légitime de payer le prix de ces travaux est au moyen du mesurage par chaland et cependant ces inspecteurs déclarent, sous la foi du serment, qu'il leur est impossible de se rapprocher de plus de 10 à 30 verges du mesurage actuel dans un chaland. D'autre part, le ministre des Chemins de fer prétend que le paiement par mesurage d'allège entraîne des pertes inévitables pour le Gouvernement et il spécifie dans ses marchés que l'ouvrage doit se mesurer sur place. Les agents du Gouvernement ont affirmé, sous la foi du serment, qu'il résulte du mesurage par allège un écart d'environ un tiers.

L'hon. M. PUGSLEY : On a affirmé que le prix payé par verge cube sur place diffère toujours du prix payé pour le mesurage d'allège. Il y a, paraît-il, une expansion de 30 à 40 p. 100, dont on tient toujours compte.

M. J. D. REID : Sans doute, il y a une expansion. Par mesurage d'allège, il est impossible de dire la quantité exacte. Il est possible que l'allège ne soit pas remplie.

L'hon. M. PUGSLEY : Les allèges sont remplies.

M. J. D. REID : Comment le ministre peut-il affirmer la chose, alors que les inspecteurs ont avoué qu'ils n'ont pas assisté au départ de toutes les allèges ?

M. PARDEE : Tous les inspecteurs ont affirmé sous la foi du serment qu'ils ont presque toujours vu les allèges partir.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est le devoir de l'inspecteur de visiter chaque allège au départ, et d'après les formules que j'ai prescrites, il doit déclarer sous serment qu'il était présent personnellement et qu'il a vu chaque allège s'éloigner.

M. J. D. REID : J'admets que c'est son devoir, mais les inspecteurs ne le font pas. Le Gouvernement n'a pas obtenu les quantités réelles dans une seule entreprise par ce mesurage d'allège. Voilà pourquoi je critique ce mode de paiement des entrepreneurs. Avant d'exécuter un dragage, on fait d'abord un profil du travail, afin que le Gouvernement sache parfaitement la quantité de substances à draguer sur place; mais avec le mesurage d'allège, il n'existe aucun contrôle, surtout avec le genre d'inspecteurs que le Gouvernement emploie pour ces travaux. Pour chaque entreprise de dragage nécessitant une dépense de $100,000 il devrait y avoir un ingénieur. Mais il y a un ingénieur ordinaire à Toronto et on nomme peut-être un tailleur ou un cordonnier inspecteur des travaux qui ne tient pas même compte du nombre d'allèges qui partent.

M. J. T. SCHELL : Quels sont les devoirs de l'inspecteur sur l'allège ?

M. J. D. REID : De l'avis du ministre, il doit donner les quantités extraites dans chaque allège, quand cette allège s'éloigne du dragueur.

M. DUNCAN ROSS : Est-ce qu'un cordonnier ne pourrait pas dire si l'allège est remplie ou non ?

M. J. D. REID : Il est possible qu'il y réussisse, mais je suis porté à croire qu'il aurait plus de succès à confectionner des chaussures. Ma prétention c'est qu'il devrait se trouver un ingénieur sur les travaux chargé de s'assurer que le travail est convenablement exécuté ; et il faudrait qu'il eût sous ses ordres un aide en mesure de faire l'estimation exacte des qualités de déblais dans l'allège.

L'hon. M. PUGSLEY : L'inspecteur n'est pas appelé à faire l'estimation de la quantité de déblais dans l'allège. La capacité de l'allège lui est indiquée par l'ingénieur et il est de son devoir de s'assurer que l'allège est remplie chaque fois.

M. J. D. REID : Si l'honorable ministre a assisté aux séances du comité des comptes publics, il sait qu'il est arrivé des centaines de fois que les allèges ne portaient qu'une demi-charge.

M. PARDEE : Et l'inspecteur a fait serment que, lorsque les allèges ne portaient qu'une demi-charge, il n'y avait qu'une demi-charge d'inscrite.

M. J. D. REID : Lorsque l'allège ne portait qu'une partie de charge, l'inspecteur, qui n'avait aucune expérience en la matière, ne pouvait, à ce qu'il a déclaré, que déterminer par à peu près la quantité des déblais comprise dans la charge.

L'hon. M. PUGSLEY : N'était-ce pas là un fait exceptionnel, en conséquence de ce que l'allège, par suite de la baisse des eaux, ne pouvait être chargée au complet.

M. BENNETT : Je mets au défi l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) de nous montrer un rapport établissant sous serment que telle ou telle charge d'allège n'était pas au complet ?

M. PARDEE : L'inspecteur ayant déclaré que certaines allèges avaient été envoyées ne portant qu'une demi-charge, l'honorable député de Simcoe-est lui demanda comment il se faisait qu'il n'était porté au compte que de pleines charges d'allèges. L'inspecteur répondit que deux demi-charges étaient additionnées, et qu'il faisait ses rapports en conséquence.

M. J. D. REID : Comme le ministre l'a déclaré, il est arrivé, dans un certain cas, que les allèges étaient envoyées ne portant qu'une partie de charge, par suite de la faible profondeur de l'eau. Mais, dans toutes les entreprises, c'est l'inspecteur qui est seul chargé d'estimer les quantités de déblais sur lesquels le Gouvernement est appelé à payer. Ma prétention c'est que si le département des Travaux publics continue à adjuger des entreprises de dragage à des particuliers, il devrait avoir un ingénieur aux divers endroits où se font les travaux, et de jour en jour. Il n'est pas de l'intérêt public, ni de l'intérêt du département des Travaux publics, ni de l'intérêt du ministre, d'adjuger une entreprise importante de dragage entraînant une dépense de centaines de mille dollars, et de s'en rapporter entièrement aux sortes de personnes que le Gouvernement a nommées jusqu'ici comme inspecteurs, pour la détermination des sommes à payer aux entrepreneurs.

M. PARDEE : L'honorable député voudrait-il qu'il y eût un ingénieur civil constamment sur les lieux, à tous les endroits où il s'exécute des travaux de dragage ?

M. J. D. REID : Aux ingénieurs chargés de cette besogne, je ne pense pas que le Gouvernement paie plus que $150 par mois; et, d'autre part, aux inspecteurs il paie à peu près $3 par jour. Si l'honorable député de Lambton faisait exécuter des travaux coûtant des centaines de mille dollars, ne considèrerait-il pas de bonne administration de faire le sacrifice de la différence entre ces deux sommes, en vue de s'assurer les services d'un ingénieur expérimenté, apte à faire l'estimation du volume des déblais et à déterminer avec une parfaite exactitude la quantité contenue dans chaque allège ?

M. PARDEE : Tout ce que je puis dire, en réponse à la question de l'honorable membre, c'est que, dans le cours de l'enquête devant le comité des comptes publics, cette année, relativement aux entreprises de dragage, il n'a pas été prouvé qu'un seul inspecteur ait fait de faux rapports, ou que le pays ait souffert le moindre préjudice. S'il a été prouvé que les rapports ont été consciencieusement faits, pourquoi ajouter à la dépense, je le demande aux honorables députés de la gauche qui ne cessent de se plaindre de ce qu'ils appellent l'extravagance du Gouvernement.

M. J. D. REID : Je suis surpris d'entendre l'honorable député affirmer qu'il n'a pas été démontré que le Gouvernement ait subi de pertes. Il n'ignore pas qu'un inspecteur s'était chargé de faire simultanément l'inspection de deux dragueurs.

M. PARDEE : Il n'a pas été démontré qu'il y avait eu perte. On a prouvé qu'un inspecteur avait failli à son devoir en faisant exécuter son travail par un autre ; mais, dès que le Gouvernement en eut été informé, cet inspecteur fut révoqué. D'autre part, il n'a pas été prouvé qu'il avait été fait de faux rapports.

M. J. D. REID : Comment aurions-nous pu prouver autre chose ?

M. PARDEE : De quel droit tirez-vous une conclusion qui ne repose sur aucune preuve ?

M. J. D. REID : Il a été prouvé par les ingénieurs du Gouvernement que le contenu des allèges variait de dix à vingt verges.

M. PARDEE : Et d'autre part il a été prouvé qu'il n'avait été fait rapport que du contenu exact de l'allège.

M. MONK : Je désire signaler à l'attention du comité la circonstance mise au jour par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), au début de la discussion, et que le ministre n'a pas encore expliquée ; je veux dire la ressemblance des écritures dans chacune des soumissions rivales pour travaux de dragage à Midland et Waubaushene. L'honorable député de Simcoe-est m'a prié de faire la comparaison des écritures dans ces deux soumissions ; je me suis rendu à son désir, et il ne me paraît pas douteux que les adresses sur les deux enveloppes ne soient de la même main.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable membre a-til examiné les chiffres énonçant les prix ?

M. MONK : Je parlerai de ceux-là dans un instant. Il n'est pas douteux que les deux soumissions n'aient été adressées par la même personne...

L'hon. M. PUGSLEY : Et aucune d'elles n'a été acceptée par le ministre.

M. BENNETT : Cela importe peu.

M. MONK : Je n'ai pas suivi la discussion d'assez près pour être en mesure de tirer des conclusions ; je me borne à signaler le fait. Le ministre déclare que les signatures ne sont pas de la même main ; mais chose étrange, si vous comparez l'é-

criture dans le corps de la soumission de la compagnie Grant pour le port de Midland, avec celle dans le corps de la soumission de la compagnie Spohn, pour la même entreprise, vous verrez qu'elles ne diffèrent en rien. Ainsi donc, même en tenant compte de l'observation du ministre que, dans les deux premières soumissions, qui sont censées être des soumissions rivales, les écritures dans le corps des documents diffèrent bien que les adresses paraissent avoir été écrites de la même main, si vous faites la comparaison entre deux autres soumissions, la soumission Grant et la soumission Spohn, vous constatez que l'écriture est la même dans les deux cas, quelle que soit la conclusion que l'on puisse en tirer.

Quant aux opérations de dragage dans la province de Québec, je tiens à dire que, dans cette province, on considère comme la meilleure aubaine possible que d'obtenir une entreprise de dragage du Gouvernement. Depuis nombre d'années, c'est à qui pourra en obtenir, à tel point que des gens sans aucune expérience en la matière se jettent dans ces sortes d'entreprises. Ceux qui ont eu la bonne fortune de se faire adjuger de ces entreprises dans la province de Québec, vivent largement.

Je les connais ; ils étaient loin de mener grand train avant de s'adonner à ce genre d'affaires, mais aujourd'hui ils nous éblouissent par le luxe de leur existence. Quelques-uns sont avocats. L'honorable ministre a mentionné M. Morgan. Il se livre aujourd'hui à des opératoins de dragage, mais je me souviens du temps où M. Morgan exerçait la profession d'avocat.

L'hon. M. PUGSLEY : S'y est-il enrichi ?

M. MONK : Il est très difficile de dire de qui que ce soit qu'il s'est enrichi ; mais tout semble indiquer qu'il a trouvé les opérations de dragage plus profitables que l'exercice de la profession d'avocat.

L'hon. M. LEMIEUX : On ne saurait prétendre que M. Morgan soit un partisan du ministère.

M. MONK : C'est un partisan politique très prononcé. Il ressemble à beaucoup de soi-disant conservateurs qui se sont attachés au ministère actuel, et qui sont prêts à l'appuyer en toute circonstance.

L'hon. M. LEMIEUX : Je sais personnellement que M. Morgan a été trois fois candidat conservateur dans le comté de Richelieu.

M. MONK : Et je me rappelle une lutte électorale très vive dans la ville de Montréal, dans laquelle M. Préfontaine, un ami du directeur général des Postes était candidat ; et, dans cette lutte, M. Morgan, le conservateur, travaillait pour lui de toutes ses forces. A ce moment, M. Morgan était lancé dans les opérations de dragage. Personne ne conteste ces faits. Dans la province de Québec, si vous rencontrez quelqu'un qui s'est enrichi subitement vous vous posez la question : a-t-il obtenu une entreprise de dragage ? Le fait est notoire. Nous avons M. Prendergast.

L'hon. M. PUGSLEY : A-t-il fait fortune ?

M. MONK : Je n'en sais rien mais il vit largement, beaucoup plus largement que d'autres qui travaillent davantage.

L'hon. M. PUGSLEY : M. Prendergast vous dira qu'il n'y a pas grand bénéfice à faire dans les opérations de dragage, à moins d'en avoir une grande connaissance pratique.

M. MONK : C'est ce qu'ils disent tous, mais les faits sont là ; tous paraissent prospérer. Outre des avocats, dont la profession et les connaissances spéciales devraient les préparer à autre chose que le dragage, on y trouve des marchands de charbon. C'est étrange comme les marchands de charbon affectionnent le dragage. Dans la province de Québec nous avons M. Cowan et la maison Moore. L'honorable directeur général des Postes connaît ces personnes. Ce sont des marchands de charbon qui ont trouvé avantageux de renoncer à leur négoce pour s'adonner aux opérations de dragage, et tout en prétendant qu'ils n'en retirent aucun bénéfice, ils continuent de soumissionner et de solliciter des entreprises, et une fois qu'ils les ont obtenues, ils semblent prospérer merveilleusement au moyen des bénéfices qu'ils en retirent. En règle générale,—et je l'affirme sur ma responsabilité de député,—les opérations de dragage sont syndiquées dans la province de Québec. Les soumissions sont envoyées, et tout paraît en règle ; mais une fois qu'il s'agit d'exécuter la besogne, les uns constatent qu'ils ne pourront exécuter la besogne dans tel endroit, d'autres qu'ils ne pourront y voir en tel autre endroit, et finalement, l'entreprise est répartie entre les divers entrepreneurs de telle sorte que tout le monde est content. Il faudrait renoncer à cette ancienne pratique de considérer le dragage comme une simple distribution de faveurs administratives ; il faudrait adopter une ligne de conduite s'inspirant de la nécessité de résoudre notre problème de transports.

L'hon. M. PUGSLEY : Très bien, très bien !

M. MONK : Je me réjouis d'avoir l'approbation de l'honorable ministre. Lorsqu'il accepta ce portefeuille, je comptais qu'il trouverait quelque part ou ailleurs,—il m'a été très difficle de le trouver au département des Travaux publics,—le précieux rapport de la commission des transports, et qu'il s'efforcerait de donner suite à l'urgente et opportune proposition des commissaires, et renoncerait à la pratique d'exécu-

ter de menues entreprises ici et là, suivant le bon plaisir des amis politiques. Allez dans la province de Québec et vous constaterez qu'il s'y fait du dragage dans les endroits où l'on s'y attendrait le moins, et à très grands frais. C'est une course au clocher entre les amis du Gouvernement c'est à qui exercera le plus d'influence et fera faire des travaux de dragage dans son comté. Il importe assez peu que ces travaux soient réellement nécessaires ; et on ne se demande aucunement s'ils cadrent avec l'entreprise générale de l'amélioration de nos voies de transport. L'unique préoccupation, c'est de savoir si l'on aura assez d'influence pour faire exécuter de ces travaux dans son propre comté. Vous constaterez que, l'année dernière, quelque part sur le Saint-Laurent, le Gouvernement a dépensé entre $28,000 et $30,000 à creuser un chenal d'une rive à l'autre sous le lit du fleuve, chenal qui, par suite du courant, se remplissait à mesure qu'il était creusé. Questionnez les habitants de l'une ou l'autre rive, demandez-leur ce qu'ils pensent du creusement de ce chenal.

Ils vous répondent en souriant qu'il se remplit à mesure qu'on le creuse. Personne n'ignore qu'un chenal à travers le cours du Saint-Laurent, à proximité du lac Saint-Pierre, où le fond n'a pas de consistance, doit nécessairement se combler à mesure ; mais le Gouvernement va continuer de draguer à cet endroit tant que certaines gens auront assez d'influence pour obtenir son consentement.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable membre voudra-t-il dire quel est cet endroit ?

M. MONK : Pas ici, mais je suis bien prêt à le dire privément à l'honorable ministre. Je n'entends pas faire le jeu de ceux qui seraient disposés à interpréter ma critique, auprès des électeurs de ce comté, comme un parti pris de ma part de m'opposer à l'exécution de travaux publics dans la province de Québec. Mais je me ferai un devoir de renseigner privément le ministre quant à ces faits d'extravagance et de gaspillage administratifs.

L'hon. M. PUGSLEY : Je désire sincèrement me rendre compte s'il s'exécute des travaux qui ne sont pas requis dans l'intérêt public. Dès que j'en aurai la preuve, je mettrai fin aux travaux. Relativement à une entreprise importante comme celle-là exécutée dans le chenal du Saint-Laurent, il ne saurait y avoir la moindre objection à divulguer les faits.

M. MONK : Pas la moindre, et c'est avec plaisir que je renseignerai le ministre. Ailleurs vous constaterez qu'il se fait du dragage dans de petites rivières où il n'y a réellement pas lieu d'en faire. Vous verrez qu'il se fait du dragage autour de quelque île dont le propriétaire a de l'influence, et voudrait arrondir son domaine, en remplissant la périphérie. Vous constaterez qu'il se fait du dragage à grands frais pour le pays, en vue de faciliter l'abord à la glacière d'un particulier, marchand de glace dans un endroit favorisé.

L'hon. M. PUGSLEY : Où cela se passe-t-il ?

M. MONK : Je me ferai un plaisir de renseigner l'honorable ministre, et il pourra vérifier l'exactitude du renseignement. Vous constatez que ces travaux de dragage sont exécutés par des entrepreneurs qui sont dans les meilleurs rapports avec le représentant du comté, par l'entremise de qui ils obtiennent ces faveurs. Ils font des cadeaux à celui-ci, ont pour lui des attentions et sont toujours en sa compagnie. Je mentionne ces faits, pourquoi ? Parce que, si l'honorable ministre se prétend sincère, et si nous voulons donner suite aux propotions faites par la commission des transports, il est de très importants travaux de dragage dont nous ne saurions différer l'exécution, en vue de tenir tête à nos concurrents de la république voisine.

On entend souvent affirmer que nous avons un chenal de 30 pieds entre Montréal et Québec. C'est là une des entreprises sur lesquelles la commission des transports a le plus insisté auprès du Gouvernement. En vue de la solution de la difficulté des transports entre Montréal et l'océan, les commissaires jugent de la plus grande importance que nous ayons sur-le-champ un chenal de 30 pieds. J'ai entendu le ministre de la Marine et des Pêcheries affirmer que déjà nous avons un tel chenal. J'en doute fort. Je ne prétends pas que le ministre n'était pas sincère en faisant cette affirmation, mais d'après les renseignements que j'ai obtenus de gens d'expérience, pilotes et autres, intéressés dans la navigation, il se trouve plusieurs endroits entre Montréal et Québec où il n'est pas du tout certain que nous ayons cette profondeur d'eau à l'étiage. Ainsi donc, étant données les dimensions de plus en plus grandes des navires, il est urgent que nous donnions suite aux propositions des commissaires ; et le dragage que nous exécutons ne doit pas être fait dans le but de venir en aide à des intérêts particuliers, mais seulement aux endroits où le besoin s'en fait instamment sentir. Il est des endroits entre Montréal et Québec où le chenal est très étroit, comme on le fait observer dans le rapport de la commissioin. De grands navires, circulant sur ces parties du fleuve, ne sauraient prudemment y jeter l'ancre, même en temps de brume, car le navire en tournant sur son ancre pourrait se heurter à des obstacles. Force leur est donc de continuer leur route en se fiant à la chance et aux signaux. Il en est résulté des accidents. Il y aurait lieu, à mon avis de se conformer tout d'abord et sur-le-champ aux avis de la commission des trans-

ports. Pourquoi ? Parce que les tarifs des compagnies d'assurance nous sont défavorables et nous mettent dans une situation désavantageuse, en comparaison des ports des Etats-Unis et cela, précisément, à cause de difficultés que, suivant moi, nous pourrions facilement faire disparaître, si nous affections à cet objet les sommes que nous dépensons inutilement sur d'autres points.

Pareillement, si l'honorable ministre se donne la peine de se renseigner, il constatera que nous payons pour des fins de dragage, dans la rivière Ottawa, de fortes sommes que nous pourrions appliquer plus utilement, en nous souvenant que l'entreprise du creusement du canal de la baie Georgienne a été mise à l'étude et approuvée comme œuvre d'importance nationale, et en faisant faire le dragage en vue de cette entreprise, et non pas en vue de satisfaire des favoris politiques et des membres du Parlement qui ne se donnent pas la peine d'étudier ces grandes questions, mais se contentent de faire faire des travaux dans leurs propres circonscriptions.

M. J. T. SCHELL : Où s'exécute-t-il du dragage de cette sorte ?

M. MONK : J'ai dit, il y a un instant, que, à ma connaissance, il s'était fait du dragage dans la rivière Ottawa, l'été dernier ou l'été précédent, en vue de faciliter l'abord à la glacière d'un particulier. C'est quelque part dans le comté de Vaudreuil. Si l'honorable membres se donne la peine de s'enquérir, il constatera que c'est bien exact.

Peterborough.—Débarcadère du bateau à vapeur, $2,500.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce crédit peut être biffé.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ?

L'hon. M. PUGSLEY : Parce que les travaux sont parachevés et le prix payé.

Petewawa.—Prolongement du quai, $11,500.

L'hon. M. PUGSLEY : Sur ce crédit, $8,500 sont en renouvellement. Nous avons ajouté $3,000, après nouvel examen, en vue de la plus grande quantité de caissons qu'il va falloir construire.

M. J. D. REID : L'entreprise a-t-elle été adjugée ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

M. J. D. REID : Se propose-t-on de faire appel à la concurrence ?

L'hon. M. PUGSLEY : Si nous décidons de faire ce travail, nous aurons recours à la concurrence. Il n'est pas bien sûr que nous nous chargions de cette besogne pour le moment. Je me demande si c'est une œuvre d'utilité publique.

M. OWEN : Pendant que nous en sommes sur le sujet des quais, je prie le ministre de nous dire quelle est la teneur du rapport fait par l'ingénieur de son département qui a été chargé d'inspecter un quai à Brighton.

L'hon. M. PUGSLEY : Il me semble avoir déjà fourni le renseignement à l'honorable député (M. Owen). Il ne nous a pas encore été fait de rapport. Il en a été fait un, il y a nombre d'années. Mais ayant été informé que le propriétaire du quai refusait de vendre, je n'ai pas pris d'autres mesures.

M. OWEN : L'honorable ministre n'a pas oublié, sans doute, que l'ingénieur en chef M. Glass s'est rendu sur les lieux, quelques semaines avant la visite de la députation à Ottawa.

L'hon. M. PUGSLEY : Il n'y a pas d'ingénieur du nom de M. Glass dans mon département.

M. BLAIN: Dans le cas où le département des Travaux publics aurait envoyé un ingénieur à Brighton, le ministre voudra-t-il déposer un rapport devant le comité à quelque séance future ?

L'hon. M. PUGSLEY: Certainement.

M. J. D. REID: Quel serait le département chargé de l'entretion de ce quai, celui des Travaux publics ou celui des Chemins de fer ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ce quai est la propriété d'un particulier.

M. OWEN : Il se trouve à cet endroit deux quais qui sont la propriété de particuliers et tous deux sont en très mauvais état de réparations. Brighton est un centre prospère de 1,800 habitants, et le quai en question est loin de faire honneur au Canada. Il y a quelques mois une députation est venue ici, et le minstre a promis de faire quelque chose car il a été clairement démontré alors que c'était nécessaire. J'espère qu'il n'attendra pas jusqu'à l'élection générale.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable membre se souvient qu'une députation s'est présentée à moi ; il en faisait partie, je pense. On représenta alors qu'il y avait un quai propriété particulière, que le département devrait acheter, réparer et utiliser comme quai public. Je répondis que je n'étais pas disposé pour le moment à entreprendre l'expropriation d'un quai propriété particulière à Brighton ; mais que si l'on pouvait engager le propriétaire à vendre ce quai à ce que l'on considérait un prix modéré, j'y réfléchirais. Un peu plus tard, je fus informé par un des principaux membres de la députation. . .

M. OWEN : Quel est son nom ?

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai oublié le nom, —que le propriétaire du quai refusait de le mettre en vente. L'affaire en est restée là.

M. J. D. REID : Le département des Travaux publics a-t-il jamais envoyé un ingénieur sur les lieux ? L'honorable député de Northumberland-est (M. Owen) affirme que le Gouvernement a envoyé un ingéneiur faire l'examen du quai, et le ministre des Travaux publics affirme le contraire.

L'hon. M. PUGSLEY : L'ingénieur en chef m'informe qu'il n'a chargé aucun ingénieur du département de faire un examen.

M. WHITE : Je suis surpris d'entendre le ministre des Travaux publics déclarer qu'il ne se rend pas compte de la nécessité de ces travaux relatifs au quai de Petewawa. Dans le cours de la session dernière, j'ai signalé l'affaire à l'attention du ministre intérimaire des Travaux publics, et il fut inscrit un crédit au budget supplémentaire. Dans le cours de l'été je me suis mis en rapport à ce sujet avec le département, et on m'a assuré que les travaux seraient commencés dans le mois d'août ; mais jusqu'à présent il n'a été rien fait. J'ai ici une lettre de la part du gérant de la compagnie de navigation de Pembroke dont je vais donner lecture à la Chambre :

Cher monsieur,—Récemment j'ai signalé à votre attention la question du prolongement du quai de Petewawa. J'ai insisté alors sur l'urgence d'une pareille entreprise. Je crois qu'il a été inscrit un crédit pour cette fin dans le budget de la session dernière. Jusqu'ici il n'a été rien fait, bien que vous m'ayez informé que, d'après une conversation que vous aviez eue avec l'ingénieur des Travaux publics, on se mettrait au travail dès le mois d'août. Comme vous le savez, durant la saison des basses eaux, il nous est impossible d'accoster à cet endroit, sans nous exposer à nous échouer sur les bancs ou à frapper les écueils qui sont à proximité du quai à l'heure qu'il est. Nous avons également eu à souffrir de ce que les barrages flottants du Gouvernement oscillaient au-delà de l'extrémité du quai et obstruaient le chenal, ce qui nous empêchait d'aborder. Je compte que vous allez saisir le Gouvernement de cette affaire et vous efforcer de faire compléter les travaux le plus tôt possible, car c'est là un point important pour le débarquement des fournitures et des hommes pour le camp militaire, les colons et les marchands de bois, sur la rivière Petewawa.

Votre, etc.,
GEORGE SCHMIDT,
Gérant et secrétaire-trésorier.

J'insiste auprès du ministre sur l'opportunité d'entreprendre ces travaux le plus tôt possible. Durant la saison des eaux basses, il est presque impossible d'accoster à ce quai en bateau. C'est un centre très important sur la rivière Ottawa, au moment actuel.

L'hon. M. PUGSLEY : Bien entendu, il ne pouvait être rien fait avant que le Parlement eût voté les fonds nécessaires. Déjà la saison est assez avancée, et il ne pourra être fait grand'chose cette année. Mais on a signalé à mon attention le quai de Petewawa, et on m'a donné à entendre que le quai n'est réellement pas nécessaire dans l'intérêt public. J'ai demandé qu'on se renseignât à cet égard, et je puis dire à l'honorable membre que la question est toujours à l'étude.

M. WHITE : Dans l'intérêt actuel des choses, le quai n'est d'à peu près aucun service, à l'étiage.

L'hon. M. PUGSLEY : Il n'est pas parfaitement décidé que cette forte somme sera dépensée à cet endroit. Je ne suis pas convaincu que ce soit dans l'intérêt public.

Port-Burwell.—Amélioration du port, $90,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Jusqu'au 31 décembre, il a été dépensé $8,769. Puis il a été fait une estimation pour une nouvelle dépense jusqu'au 31 mars. Le dragage se fait à l'entreprise.

Port-Hope.—Réparations à la jetée et dragage, $15,000.

M. WARD : Qu'a-t-il été fait à Port-Hope, cette année ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous nous proposons de faire du dragage à Port-Hope. Les travaux ont été commencés dans l'automne de 1907, par M. Phin, de Welland. Nous espérons pouvoir faire passablement de dragage, cette année.

M. WARD : Sera-t-il fait des réparations aux jetées ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, nous nous proposons de faire des réparations à la jetée, aussi un peu de dragage.

Port-Stanley.—Amélioration du port, $38,000.

M. WM JACKSON : Ce crédit est-il destiné en entier au brise-lames extérieur de Port-Stanley ?

L'hon. M. PUGSLEY : Au brise-lames extérieur, et à des travaux de dragage. Le travail se fait à l'entreprise.

M. WM JACKSON : Quand les travaux au brise-lames extérieur seront-ils terminés?

L'hon. M. PUGSLEY : Il faudra, je pense, un an.

M. WM JACKSON : Qui est l'inspecteur?

L'hon. M. PUGSLEY : Ma note ne l'indique pas, mais je pourrai me renseigner.

M. WM JACKSON : Je sais que l'inspecteur a été changé et je désirais savoir pourquoi. J'ai écrit au ministre au sujet du brise-lames intérieur, il y a six semaines ou deux mois. Je lui ai signalé l'état dans lequel se trouve le brise-lames intérieur sur le côté est de la jetée de l'est. A moins qu'on ne prolonge ce brise-lames de 150 pieds vers le nord-est, à peu près tout le travail qui a été fait à Port-Stanley ne sera d'aucune utilité. Le lac est à démolir

le brise-lames, vers le nord, et à se pratiquer un chenal vers le port.

L'hon. M. PUGSLEY : Je vais voir à ce qu'on s'en occupe sur-le-champ.

Rivière à la Pluie.—Améliorations aux rapides du Long-Sault, $50,000.

L'hon. M. PUGSLEY : A cet égard, nous avons été obligés d'obtenir le consentement du gouvernement des Etats-Unis, car c'est une question qu'il pourrait incomber à la commission des voies d'eaux navigables de régler. Sur son avis, nous avons soumis la question au gouvernement les Etats-Unis.

M. BENNETT : Au sujet d'une question de même nature, le département fait-il des dépenses en vue de maintenir un remorqueur, ou des remorqueurs, de patrouille, en un endroit appelé les Fours-à-chaux, près de Windsor.

L'hon. M. PUGSLEY : Mon ingénieur me dit que non.

Roche's-Point.—Quai, $3,200.

M. BENNETT : Combien va coûter ce quai à Roche's Point ?

L'hon. M. PUGSLEY : La dépense totale est de $3,212, qui ont déjà été payés.

M. J. D. REID : Il paraîtrait que les habitants du voisinage n'ont jamais demandé la construction de ce quai et qu'ils demandent maintenant que le Gouvernement l'enlève.

L'hon. M. PUGSLEY : Ils ne se sont jamais adressés à qui de droit pour atteindre leur but, car je n'ai jamais reçu aucune communication à cet égard.

M. J. D. REID : Ne s'est-on jamais plaint de ce qu'on n'avait nul besoin de ce quai ?

L'hon. M. PUGSLEY : L'ingénieur en chef me dit qu'il y a eu des plaintes, mais ce n'est pas à ma connaissance.

M. J. D. REID : On n'a jamais eu besoin du quai ; les habitants ont demandé par pétition qu'il ne fût pas construit ; on l'a construit en dépit de leurs protestations ; et aujourd'hui ils demandent qu'on l'enlève.

L'hon. M. PUGSLEY : Je viens de commettre une méprise ; m'étant aperçu que l'ingénieur en chef baissait la tête au moment où vous parliez, j'ai cru qu'il y avait eu des plaintes, mais il me déclare qu'il n'en est rien, qu'on ne s'est jamais plaint au département que ces travaux étaient inutiles.

Port de Rondeau.—Améliorations, $50,000.

L'hon. M. PUGSLEY : La dépense totale sera probablement de $130,000. Il s'agit de la construction de deux brise-lames d'une longueur de 500 pieds chacun, du dragage de l'emplacement des brise-lames à une profondeur de 23 pieds, du dragage des abords jusqu'à une profondeur de 22 pieds, du creusement du bassin de virage dans le port intérieur, de réparations aux jetées, etc. Les travaux de dragage ont été adjugés à l'entreprise à la compagnie " Canadian Construction and Dredging ", dont le siège social est à Toronto. Je crois que M. Bertram en est le président ou gérant.

Rossport.—Quai sur la rive nord du lac Supérieur, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Il s'agit d'un dock ou quai à charbon utilisé par le chemin de fer du Pacifique Canadien. Cet endroit est situé dans le territoire de la baie du Tonnerre et de la rivière à la Pluie.

Quai du Sault Sainte-Marie.—Dragage des abords, $30,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Les entreprises de dragage ont été adjugées à la compagnie " Great Lakes Dredging ".

Rivière Severn.—Amélioration de la rivière à la chute McDonald n° 1, $1,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce crédit peut être rayé.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Le crédit est rayé.

Southampton.—Réparations au brise-lames de l'île Chantry, $3,500.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce crédit permettra de parachever les travaux, qui sont exécutés en régie.

Port de Toronto.—Améliorations, $90,000.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est un renouvellement de crédit.

M. TAYLOR : Les travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

L'hon. M. PUGSLEY : Les travaux de dragage sont donnés à l'entreprise à la compagnie " Western Dredging " ; les travaux de protection sont aussi donnés à l'entreprise.

Port de Victoria.—Améliorations, $56,200.

L'hon. M. PUGSLEY : Antérieurement au 31 mars 1908, nous avons dépensé ici $10,331.33. Nous nous proposions de faire beaucoup plus cette année. Les travaux ont été adjugés à l'entreprise à la compagnie " Canadian Dredging & Contracting ".

M. OWEN : Relativement au crédit dont j'ai parlé, j'ai trouvé l'entrefilet de journal ; il est ainsi conçu :

M. J. G. Sing, ingénieur en chef des Travaux publics à Toronto, et Frank L. Wood, candidat libéral, pour la Chambre des communes dans Northumberland-est, étaient ici (Brighton) mardi ; et l'ingénieur en chef a fait une inspection du quai, en vue de faire rapport au Gouvernement quant à l'opportunité pour le Gouvernement de s'en charger. Notre quai devrait être réparé et prolongé, et nous espérons sincèrement que le Gouvernement se ren-

dra à la prière que lui ont adressée recemment de nombreux pétitionnaires.

Cela est en date du 27 mai. J'ai prié le ministre de nous dire quelle est la teneur de ce rapport ; mais j'ai dit que l'ingénieur portait le nom de Glass, et je vois maintenant que son nom est Sing.

L'hon. M. PUGSLEY : M. Sing est l'ingénieur local à Toronto. Je ne doute pas qu'il ait fait l'inspection du quai, probablement lorsqu'il a visité Colborne ; mais je profiterai de l'occasion pour m'assurer s'il y a un rapport de lui, et s'il n'y en a pas, je me ferai rendre compte des résultats de son examen.

M. J. D. REID : M. Sing s'est-il rendu sur les lieux sur l'ordre du département ou de son propre mouvement ?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ferai faire l'examen des papiers, en vue de m'en assurer.

M. J. D. REID : Sûrement l'ingénieur en chef doit en savoir quelque chose ?

L'hon. M. PUGSLEY : L'ingénieur en chef dit qu'il ne se souvient pas d'avoir envoyé M. Sing là-bas.

Rivière Winnipeg.—Améliorations, $10,000.

M. SAM. HUGHES : En quoi consistent ces améliorations?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est aux rapides de Miller, au nord de Kenora, et aux rapides Throat, en vue d'améliorer le chenal sur une distance de 16 milles jusqu'à la traverse du Grand-Tronc-Pacifique.

M. MORIN : Je désire obtenir des renseignements au sujet du quai qui doit coûter $13,000, sur le lac Saint-François, dans le comté de Beauce.

L'hon. M. PUGSLEY : Qu'est-ce que l'honorable membre désire savoir ?

M. MORIN : Je vais fournir certains renseignements au ministre, car il est entré récemment en fonctions et il ne serait pas juste de le tenir responsable de tout ce qui se passe. Il a été voté, il y a deux ans, une certaine somme, en vue de la construction d'un quai, et le quai a été construit ; et comme dans le cas des autres travaux publics exécutés au Canada, j'imagine qu'on s'est fié sur le membre du comté pour surveiller les travaux. J'ignore si le Gouvernement a envoyé ou non un ingénieur sur les lieux ; mais s'il l'a fait autant aurait valu envoyer une vieille femme.

Entendez-vous cela, monsieur le ministre? Vos ingénieurs ne valent pas une rangée d'épingles. Voici un cas ou un ingénieur conclut à la construction d'un quai, le quai est construit, mais on oublie d'y mettre de la pierre et il est emporté par la glace au printemps. Cependant, c'est dans un petit lac d'environ 25 milles de longueur sur deux ou trois milles de largeur, où il n'y a pas de courant.

M. OWEN.

M. J. D. REID : Y a-t-il des bateaux sur ce lac ?

M. MORIN : Oui, mais ils appartiennent à une compagnie qui fait le commerce de bois, et elle se sert de ses propres quais. On a déjà gaspillé $7,000 sur ce quai et je demande au ministre d'expliquer pourquoi il voudrait y dépenser encore $13,000 inutilement.

L'hon. M. PUGSLEY : Je crois que mon honorable ami est dans l'erreur quant à l'importance de ce quai, car nous avons reçu de nombreuses pétitions dans ce sens, et après avoir étudié la question, nous avons décidé qu'il était dans l'intérêt public de le construire. On me dit qu'il y a plusieurs navires qui naviguent sur ce lac.

M. MORIN : Oui, mais ils appartiennent à la compagnie qui se sert de ses propres quais.

L'hon. M. PUGSLEY : Je remercie mon honorable ami de m'avoir signalé les défectuosités de ce quai, et je ferai faire une enquête. Ce travail a été donné à l'entreprise et l'entrepreneur devra l'exécuter convenablement avant d'être payé.

M. MORIN : Qui est l'entrepreneur ?

L'hon. M. PUGSLEY : M. John Lowry, d'Ottawa.

M. MORIN : Quel sera la longueur du quai ?

L'hon. M. PUGSLEY : Le quai de Lambton aura une longueur totale de 350 pieds de manière à donner une profondeur de 6 pieds à l'eau basse. Le quai de Coleraine, aura une longueur totale de 300 pieds.

M. MORIN : Le ministre dit qu'il y a des bateaux qui font le service sur ce lac. D'où partent-ils et où sont-ils ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je regrette d'avoir à dire que je l'ignore.

M. MORIN : Je soupçonne que vous le savez très bien.

M. J. D. REID : C'est un de ces cas où le représentant du comté a fait signer une pétition et le Gouvernement s'est empressé de dépenser des milliers de dollars pour un quai sans s'informer s'il était nécessaire ou non. Ce que vient de dire l'honorable député de Dorchester prouve que cet argent est employé pour des fins politiques.

M. MORIN : Je sais qu'on ne me remerciera pas de ce que j'ai dit ce soir, mais je ne demande pas de remerciements. Chaque fois que je dénonce quelque gaspillage, je suis attaqué le lendemain par les grits de la droite, qui me disent : Pourquoi ne protestez-vous pas contre telle ou telle entreprise dans la province de Québec ; la province d'Ontario obtient telle somme pour

des travaux publics, les autres provinces obtiennent telle somme, et nous voulons avoir notre part.

Le Gouvernement gaspille les deniers publics; tout ce qu'un député libéral a à faire, c'est de demander un crédit pour son comté; que la dépense soit nécessaire ou non, il l'obtient. Telle était la politique du ministre précédent. Je n'accuse pas le ministre des Travaux publics actuel qui est un nouveau venu, et je ne demande pas qu'il soit pendu avant qu'on lui fasse son procès.

J'ai ici les crédits votés depuis sept ans, et qu'y voit-on ? Tous les ans on dépense certaines sommes à l'île d'Orléans, à Saint-François, à Saint-Laurent et à Sainte-Famille. La population de Saint-François est d'environ 500 ; le village est situé à l'extrémité inférieure de l'île, et possède déjà un quai, ainsi qu'un autre à un mille de distance. C'est la même chose à Saint-Jean d'Orléans et à Saint-Laurent. Cela devient ridicule. Le député du comté demande un crédit, et on le lui donne, que ce soit juste ou non.

Est-ce ce que promettait sir Wilfrid Laurier avant d'être premier ministre ? Il est venu dans mon comté en 1895, et il disait aux électeurs que son gouvernement donnerait l'exemple. Il a été obligé d'ajouter le mot " mauvais ", car son gouvernement, depuis 1896, n'a cessé de donner le mauvais exemple.

Il reprochait aux conservateurs de dépenser $36,000,000 et dès sa première année d'administration, il se faisait voter $52,000,000 durant la session spéciale de cette année ; l'année suivante, le budget était de $59,000,000, puis de $62,000,000, de $76,000,000, de $78,000,000, de $82,000,000, de $105,000,000 et enfin cette année, on nous demande $119,000,000 dans le budget principal et $9,000,000 dans le budget supplémentaire qui est déjà déposé, et Dieu seul sait ce qu'on nous demandera encore.

Celui qui reprochait aux conservateurs de dépenser de $35,000,000 à $40,000,000, dépensera cette année entre $140,000,000 et $150,000,000. De quoi cela a-t-il l'air ?

M. JOHNSTON : Cela m'a l'air très bien.

M. MORIN : Vous êtes un grit comme les autres.

Manitoba.—Port du Grand-Marais, dans le lac Winnipeg, améliorations à la passe, $1,500.

M. STAPLES : Quelle est la nature de ces travaux ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il s'agit de faire disparaître la batture à l'entrée du port.

M. STAPLES : Quels sont les navires qui naviguent sur ce lac ?

L'hon. M. PUGSLEY : Des voiliers et des bateaux à vapeur. La navigation sur le lac Winnipeg devient très importante.

Lac Dauphin.—Pour abaisser le niveau en enlevant les obstructions dans le lit de la rivière Moussue, $7,000.

M. STAPLES : Quels sont ces travaux ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il s'agit de faire revivre un crédit destiné à construire et installer un outillage pour enlever ces obstructions. Nous avons l'intention d'utiliser ce crédit durant l'année.

M. STAPLES : Combien a-t-on déjà dépensé à cet endroit ?

L'hon. M. PUGSLEY : Rien.

M. J. D. REID : Le Gouvernement se propose-t-il de construire les appareils et de faire le travail lui-même, ou le donnera-t-il à l'entreprise ?

L'hon. M. PUGSLEY : Le Gouvernement fera le travail lui-même.

M. STAPLES : A qui seront concédés les travaux à Grand-Marais?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous n'avons encore rien décidé.

Winnipeggosis.—Dragage du chenal à l'embouchure de la rivière Moussue, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce travail sera exécuté par la drague du Gouvernement.

M. STAPLES : Où se trouve cette drague actuellement ?

L'hon. M. PUGSLEY : Elle a été transportée à deux ou trois endroits depuis l'ouverture de la navigation. Je ne puis dire exactement où elle se trouve dans le moment.

M. STAPLES : Je remarque une fois de plus qu'il n'y a rien dans le budget principal pour terminer les travaux commencés dans le port Saint-Laurent, sur le lac Manitoba. Avant les dernières élections on construisit un quai à cet endroit ; une drague fut amenée sur les lieux et pendant un certain temps, la plus grande activité y régna. Mais immédiatement après l'élection, les travaux cessèrent, la drague fut envoyée ailleurs et rien n'a été fait depuis. Ces travaux sont absolument inutiles, tant qu'ils ne seront pas finis. Le conseil de la municipalité a pétitionné le Gouvernement pour faire terminer les travaux. Si le ministre n'a pas cette pétition en voici une copie. J'ai soulevé cette question à chaque session et on m'a toujours fait taire avec la promesse qu'un crédit serait inscrit dans le budget supplémentaire, mais on ne l'a jamais fait.

Si les travaux étaient achevés, ils seraient très utiles pour la population de la région ; elle pourrait expédier le bois et d'autres produits à Winnipeg, par eau, mais les bateaux ne peuvent pas accoster au quai, tant que le port n'aura pas été dragué. Il faudra aussi faire un chemin pour arriver au quai par terre. Actuellement il

n'y a pas de chemin entre la voie publique et le quai. Je désire savoir du ministre s'il inscrit un crédit dans le budget supplémentaire, pour compléter ces travaux.

L'hon M. PUGSLEY : Le lac Manitoba est-il dans la circonscription de l'honorable député ?

M. STAPLES : Oui, dans la partie septentrionale.

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai été informé que ces travaux n'étaient pas très utiles, vu que la population est peu considérable à cet endroit. J'ai pu être induit en erreur, mais je prendrai des renseignements.

M. STAPLES : L'affaire doit avoir une certaine importance puisque le maire et les conseillers ont pris la peine de rédiger une pétition et de l'envoyer à Ottawa. Ces travaux rendront de grands services à cette population. Je crois connaître les besoins de cette région aussi bien que ceux qui ont conseillé le ministre. Il y a aussi une autre localité sur le lac Manitoba—Delta ; a-t-on fait quelque chose à cet endroit ?

L'hon. M. PUGSLEY : On a fait du dragage à Delta. S'il en reste à faire, il sera fait, mais je ne puis le dire dans le moment.

Rivière du Vieillard.—Détournement du cours d'eau dans son lit primitif à McLeod (crédit périmé), $8,000.

M. HERRON : Le ministre possède-t-il quelques renseignements sur les dommages causés par les récentes inondations ? Je lui ai posé cette question l'autre jour.

L'hon. M. PUGSLEY : Je me suis informé au département et j'ai appris que nous n'avons pas de jetée à cet endroit.

M. HERRON : Un crédit de $8,000 a été voté à cette fin.

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, mais rien n'a été fait et nous demandons que ce crédit soit voté de nouveau.

M. HERRON : Le Gouvernement se propose-t-il de dépenser une somme suffisante pour protéger les rives ?

L'hon. M. PUGSLEY : L'intention du département est de faire un travail complet, même s'il faut y consacrer plus de $8,000.

M. HERRON : Il est très important de protéger ces terrains.

Nouvel outillage de dragage.—Provinces maritimes, $100,000.

M. SPROULE : Faites-vous construire de nouvelles dragues pour les Provinces maritimes ?

L'hon. M. PUGSLEY : Pas dans le moment ; mais un nouvel outillage est nécessaire ; ce crédit sera affecté à la construction ou à l'achat d'une ou plusieurs dragues et quelques remorqueurs.

M. SPROULE : Vous n'avez pas de plan arrêté ?

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai discuté la question avec l'ingénieur en chef et le surintendant des dragues. Ils sont d'avis que nous devrions avoir trois dragues additionnelles—une dans la baie de Fundy, une dans la baie des Chaleurs, et l'autre sur la côte nord. Nous avons aussi besoin d'un certain nombre de remorqueurs. Pour la drague " Fielding " il nous faudrait quatre remorqueurs et nous n'en avons pas un seul disponible. Nous sommes obligés d'en engager.

M. SPROULE : Avec ces $100,000, construirez-vous trois dragues et quatre remorqueurs ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non, mais ce sera un commencement.

Ponts et chaussées.—Pont Shellmouth, sur la rivière Assiniboine, $20,000.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Le ministre peut-il expliquer ce qui a été fait, au sujet du pont Shellmouth ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il a été donné à l'entreprise. Les piles sont construites et on exécute aussi rapidement que possible la superstructure en acier. Je crois que tous les matériaux sont rendus sur les lieux. J'espère que le pont sera fini cette année. Le marché pour la superstructure en acier a été signé le 23 octobre 1907, et le travail doit être fini dans un an.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Depuis quatre ans qu'il y a un crédit dans le budget pour ce pont.

L'hon. M. PUGSLEY : En effet, les travaux ont été commencés en 1906.

M. ROCHE : L'ancien pont est condamné depuis quatre ans et la population est très mécontente de ces lenteurs.

L'hon. M. PUGSLEY : Il n'a pas été possible de faire plus de progrès. Nos derniers renseignements sont que les travaux avancent raisonnablement, et nous espérons qu'ils seront finis en temps voulu.

Lignes télégraphiques aériennes et sous-marines, dans le golfe Saint-Laurent et les Provinces maritimes, y compris les frais d'entretien et d'exploitation des navires pour le service des lignes sous-marines et du système Marconi sans fil à Belle-Isle, etc., $120,000.

M. SPROULE : Comment fonctionne le système Marconi?

L'hon. M. PUGSLEY : Je crois qu'il donne assez satisfaction. Mais c'est une question qui concerne le ministère de la Marine.

M. BLAIN : Le ministre possède-t-il un état des recettes et des dépenses de ce service?

L'hon. M. PUGSLEY : Mon honorable ami trouvera cela dans le rapport de l'auditeur général.

Ports et rivières.—Améliorations dans le port de Québec, $500,000.

M. J. D. REID : Quels sont les entrepreneurs?

L'hon. M. PUGSLEY : Dussault et Cie.

M. J. D. REID : Quel est le coût estimatif de ces travaux ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ces travaux sont considérables. Si mon honorable ami veut venir ici, je lui montrerai les plans. Nous aurons ainsi environ 3,000 pieds de quaiage.

Port-Arthur et Fort-William.—Améliorations au port et à la rivière, $500,000.

M. BENNETT : Quels seront les travaux exécutés cette année ?

L'hon. M. PUGSLEY : Le dragage seulement, qui se poursuit avec toute la célérité possible. Il est probable qu'on construira aussi un mur de soutènement. Il y a également un brise-lames en construction à Port-Arthur. Depuis plusieurs mois, c'est-à-dire depuis que je suis à la tête de ce département et même avant cela, les hommes d'affaires de Winnipeg et de Port-Arthur, les compagnies de navigation et les chambres de commerce de ces villes ont fait de vives instances auprès du Gouvernement pour avoir un brise-lames plus éloigné du quai, afin de donner plus d'espace pour les gros navires qui visitent ce port. Je me suis rendu à cette demande. Quand ce brise-lames sera construit, il y aura plus d'espace pour les navires, vu qu'il est plus éloigné des quais actuels. En attendant nous conservons une partie de l'ancienne jetée, et exécutons quelques autres travaux temporaires. Les travaux de dragage que nous faisons permettront l'entrée du port aux plus gros navires des lacs.

M. BENNETT : Le brise-lames sera-t-il construit avec ce crédit ?

L'hon. M. PUGSLEY : En partie.

M. BENNETT : Quelle partie de ce crédit sera affectée au brise-lames?

L'hon. M. PUGSLEY : Quand le brise-lames sera fini il aura coûté plus que ce crédit. Cette année, nous espérons dépenser $100,000 sur le brise-lames.

M. BENNETT : Que coûtera le mur de soutènement ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous n'avons rien décidé encore. Je crois que ce travail devra être reparti sur deux ou trois ans, car il est trop coûteux pour être fait en une seule année. En construisant ce mur d'après les plans de l'ingénieur en chef nous économiserons des sommes considérables dans la construction du brise-lames en face de l'embouchure de la rivière de la Mission.

M. BENNETT : Se propose-t-on de consacrer plus d'argent à ces travaux ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je crois que nous devrons demander de nouveaux crédits avant le fin de la session.

M. BENNETT : Dans le budget supplémentaire ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui. Les travaux de dragage se poursuivront jour et nuit. Les chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer canadien du Pacifique exécutent de grands travaux à cet endroit et les deux compagnies font de grands efforts pour être en état de transporter la récolte cet automne. Nous hâtons nos propres travaux autant que possible, comprenant qu'ils sont pour le plus grand bien du pays.

M. BENNETT : Le dragage est-il donné à l'entreprise ? Dans l'affirmative qui est l'entrepreneur ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui ; la compagnie de dragage des Grands Lacs.

M. BENNETT : Combien emploie-t-elle de dragueurs ?

L'hon. M. PUGSLEY : Cinq, je crois.

M. BENNETT : Quel est l'ingénieur de ces travaux ?

L'hon. M. PUGSLEY : A. Merrick.

M. BENNETT : Se fait-il d'autres travaux de dragage que ceux de la compagnie des Grands lacs ?

L'hon. M. PUGSLEY : A Port Arthur, il y a aussi M. Weddell ; mais je crois qu'il a à peu près fini son travail.

M. BENNETT : Quelle partie de ce crédit sera affectée aux travaux de M. Weddell ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il ne lui reste à faire que 30,000 verges à 9 cents la verge.

Rivière Rouge.—Travaux aux rapides Saint-André, $300,000.

M. J. D. REID : Quand ces travaux seront-ils finis ?

L'hon. M. PUGSLEY : Cette année, je crois. Nous nous sommes entendus avec les entrepreneurs pour hâter les travaux. Ils ont travaillé tout l'hiver. Nous espérons que tout cela sera fini cet automne.

M. J. D. REID : Quels sont les entrepreneurs ?

L'hon. M. PUGSLEY : MM. Quinlan et Robertson.

Moyens de transport de la baie Georgienne à Montréal.—Etude d'une route navigable

par la rivière des Français et l'Ottawa, y compris les paiements autorisés, nonobstant les dispositions de la loi sur le service civil, $40,000.

M. BENNETT : Combien a-t-on dépensé jusqu'à présent pour ces études ?

L'hon. M. PUGSLEY : D'après les votes que j'ai ici, les dépenses totales, le 30 mars 1907, s'élevaient à $597,838.48. Mais l'ingénieur prétend qu'il doit y avoir une erreur et que la date devrait être le 31 mars 1908. Il faut $40,000 de plus. Nous espérons que ce nouveau crédit suffira à compléter les études. Il ne reste que certains travaux de vérification à faire.

M. J. D. REID : Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet de cette entreprise ?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est une énorme entreprise qui exigera des dépenses très considérables. Le Gouvernement ne devra donc prendre une décision qu'après avoir minitieusement étudié le rapport. En temps et lieu, l'honorable premier ministre, je n'en doute pas, fera connaître la politique du Gouvernement.

M. J. D. REID : Le Gouvernement a-t-il étudié la question ?

L'hon. M. PUGSLEY : Pas depuis la réception du rapport.

Port-Colborne.—Améliorations au port, $20,000.

M. BENNETT : Qu'a coûté cet élévateur, jusqu'à présent ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il est construit par le département des Chemins de fer et des Canaux, de sorte que je ne puis fournir ce renseignement. Nous construsons le brise-lames.

M. BENNETT : Combien le département des Travaux publics a-t-il dépensé à cet endroit ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $850,000, ou bien près de $900,000.

M. BENNETT : Le ministre a-t-il une idée de ce que le département des Chemins de fer et des Canaux a dépensé ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

M. BENNETT : Je crois que vous êtes rendus à quatre millions.

M. J. D. REID : Ce crédit sera-t-il affecté à autre chose qu'au brise-lames ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

M. J. D. DEID : A qui a été concédée l'entreprise ?

L'hon. M. PUGSLEY : Une partie à M. J. Hagan, l'autre à MM. Hogan & Macdonald.

M. BENNETT : Le ministre sait-il si l'élévateur est fini ?

M. PUGSLEY

L'hon. M. PUGSLEY : Je l'ignore.

M. BENNETT : Les journaux ont annoncé il y a quelque temps, qu'il était entièrement fini. D'ailleurs la chose n'a pas d'importance, car cet élévateur ne sera jamais utilisé.

Département de la Milice.—Solde et allocations, $1,500,000.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Je demande que l'item 71 soit réservé, vu que je désire faire à ce sujet une déclaration un peu longue sur laquelle certains députés voudront peut-être prendre la parole.

M. TAYLOR : L'honorable député de Toronto-nord est absent, et je suis certain qu'il désire discuter certains de ces items et aimerait à être présent quand le ministre fera sa déclaration.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est une des raisons pour lesquelles je ne désire pas la faire ce soir. Il est entendu que n'importe quel item du département pourra être discuté quand viendra l'item 71 que nous réservons. L'item 72 "Appointements et gages" est destiné au paiement de la force permanente. Le crédit total est de $1,500,000. Le nombre des réguliers est d'environ 3,000.

M. WARD : En quoi consiste l'augmentation de $100,000 ?

Sir FREDERICK BORDEN : La force a été augmentée d'environ 300 depuis l'an dernier.

Appointements et gages, $85,000.

M. TAYLOR : Il y a ici une augmentation de $15,000.

Sir FREDERICK BORDEN : L'an dernier, il y a eu un crédit de $15,000 dans le budget supplémentaire.

M. BENNETT : Le ministre a-t-il lu l'entrefilet suivant dans le "Globe" de Toronto ?

S'il est une partie des dépenses provinciales où le retranchement pourrait être pratiqué à bon droit, c'est bien le budget de la milice. Nous ne sommes pas en guerre et il n'y a pas de probabilité que nous le devenions, la banqueroute nous menace—la seule manière de l'éviter est de diminuer les dépenses—et il y a peu d'item sur lesquels nous puissions économiser sans nuire au service public. Si tout le service de la milice était suspendu pendant un, deux ou trois ans, le tort causé au pays serait si infime qu'on ne le remarquerait pas.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne l'ai pas lu, mais je le lirai. Je ne croyais pas le "Globe" de Toronto, capable de publier des niaiseries de ce calibre. Est-ce un article de rédaction ?

M. BENNETT : Ce passage est publié dans le "Globe," du 2 juillet. C'est une re-

production du "Globe" de 1858, il y a cinquante ans, mais c'est l'histoire qui se répète, et je suis certain que le public est aussi de cet avis.

M. WHITE : A la page Q—50 du rapport de l'auditeur général, je vois un item de $900 à M. W. J. Savage, pour peinture. A-t-on demandé des soumissions, et en a-t-on reçu plusieurs ?

Sir FREDERICK BORDEN : Des soumissions ont été demandées par voie des journaux, comme pour tous les travaux faits à Petawawa.

Propriétés militaires.—Construction et réparations, $258,750.

M. TAYLOR : Il y a une augmentation de $45,000.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce crédit comprend les réparations, les champs de tir, les casernes et les magasins militaires, dont les dépenses augmentent tous les ans. Tous les ans il se construit de nouveaux champs de tir et les dépenses augmentent en proportion.

M. J. D. REID : La force permanente est actuellement d'environ 3,000. Qu'était-elle il y a huit ou neuf ans ?

Sir FREDERICK BORDEN : D'environ 800 ou 900.

M. J. D. REID : Elle a presque quadruplé.

Sir FREDERICK BORDEN : A peu près. A Halifax et à Esquimault, il y a eu une augmentation de 1,500 ; c'est la principale.

Réparations au cap et aux murs de Québec, $40,000.

Sir FREDERICK BORDEN : Ces travaux sont exécutés en régie. C'est le crédit ordinaire.

M. TAYLOR : J'espère que le ministre demandera un crédit pour réparer les constructions militaires de Kingston. On dépense des sommes considérables à Québec, d'une manière ou d'une autre, mais les fortifications de Kingston tombent en ruine. Il y a quelques années il aurait suffi d'une faible somme pour remettre ces propriétés militaires en bon ordre.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est une question dont nous aurons à nous occuper prochainement, si nous ne voulons pas que ces propriétés deviennent inutiles. Je les ai trouvées hors de service à mon arrivée au ministère et le général Herbert a essayé inutilement à en utiliser une partie au fort Henry. J'en ai fait faire un examen par un ingénieur, l'an dernier, mais je n'ai pas encore pu prendre connaissance du rapport: Je crois que le budget supplémentaire contiendra quelques crédits pour les constructions dont parle mon honorable ami, surtout pour le mur qui entoure les propriétés militaires.

M. WHITE : Je voudrais savoir si la soumission la plus basse a été acceptée, pour le peinturage des bâtiments dont j'ai parlé. On m'informe que plusieurs maisons de Pembroke ont soumissionné, mais que l'entreprise a été donnée à une maison de Kingston.

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'ai aucun doute que la soumission acceptée était la plus basse, mais je prendrai de nouveaux renseignements.

Matériel de guerre et autre, $350,000.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est le crédit ordinaire.

M. TAYLOR : Il y a une augmentation de $37,000. Quelle en est la raison ?

Sir FREDERICK BORDEN : Les effets d'équipement, équipage de campement, équipement du génie et équipement du service médical.

M. DANIEL : Qu'entend-on par le maintien de l'armement ?

Sir FREDERICK BORDEN : Les minutions pour les exercices et la réserve, l'artillerie de campagne et de place, les magasins militaires, les fourgons de transport, les pièces de rechange pour les gros canons, etc.; le matériel d'artillerie dont il y a une grande variété.

M. J. D. REID : Dans ces différents crédits du département de la Milice, il y a une augmentation d'environ $342,000.

M. TAYLOR : Puis il y encore le budget supplémentaire.

Sir FREDERICK BORDEN : Il n'y aura pas de crédits supplémentaires, sauf pour les exercices annuels.

M. J. D. REID : Ce crédit pour l'habillement et le matériel s'élève à près de $800,000, et me paraît très élevé pour une seule année. On pourrait croire que le coût du matériel et de l'habillement n'irait pas en augmentant chaque année. Pourquoi cette augmentation?

Sir FREDERICK BORDEN : La principale raison, c'est l'augmentation dans l'effectif de la milice. De nouveaux bataillons s'organisent dans les nouvelles provinces de l'Ouest, pour remplacer, en partie, la gendarmerie à cheval. Voici un tableau comparatif qui ne manque pas d'intérêt :

	1903-4.	1908-9.
Effectif des miliciens..	47,423	57,718
Effectif des chevaux..	7,892	11,798
Miliciens exercés..	32,000	*46,000

*Approximativement.

L'accroissement considérable survenu entre les deux périodes, est cause d'une grande partie de l'augmentation des dépen-

ses. Il faut des uniformes, des armes et des munitions pour ces miliciens.

M. DANIEL : Quand renouvelle-t-on les uniformes?

Sir FREDERICK BORDEN : Une fois tous les trois ans. On cherche à pratiquer l'économie autant que possible et je crois que les capotes ne sont maintenant renouvelées que tous les neuf ans.

M. DANIEL : Distribuez-vous des chaussures?

Sir FREDERICK BORDEN : Seulement à la troupe permanente.

M. J. D. REID : $300,000 par an pour l'habillement me paraît très fort.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est à peine $6, par année, pour chaque homme.

Vivres et approvisionnements, $430,000.

M. DANIEL : Comment expliquez-vous l'augmentation de ce crédit ?

Sir FREDERICK BORDEN : Ce crédit est affecté en grande partie à la troupe permanente.

M .J. D. REID : J'ai entendu dire que les fournitures n'étaient pas toujours de première qualité.

Sir FREDERICK BORDEN : Les vivres pour la force permanente sont achetés après que des soumissions ont été demandées dans les journaux.

M. DANIEL : Tout le monde peut soumissionner?

Sir FREDERICK BORDEN : Tout le monde. Quant aux plaintes, il y en a eu de la part d'un soumissionnaire d'Halifax dont la soumission n'avait pas été acceptée parce qu'elle était trop élevée.

Il était mécontent de ce que le bacon était fourni par quelqu'un d'Ontario et il entreprit de faire tous les embarras possibles. D'ailleurs les vivres sont inspectés tous les jours et tous les hommes peuvent se plaindre s'il y a lieu. Cette histoire est absolument sans fondement.

M. J. D. RIED : J'ai entendu parler d'autres plaintes, mais dans ce cas particulier il s'agissait de bacon. Je ne suis pas militaire, mais on me dit que si un soldat se plaignait à son supérieur, il se mettrait dans de mauvais draps. Si l'officier est en bons termes avec ces fournisseurs, ce soldat serait mal reçu.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami peut être certain que l'armée n'est pas administrée de cette manière. Si j'apprenais qu'un officier a refusé d'écouter une plainte de ce genre, je le démettrais sur le champ. Nous cherchons toujours à obtenir les meilleures marchandises possibles et nous acceptons toujours les plus basses soumissions. Quand la concurrence est très vive et qu'un fournisseur a soumissionné à trop bas prix, il peut arriver qu'il cherche à se refaire sur la qualité, mais nos inspecteurs découvriraient et puniraient ces fraudes.

M. DANIEL : L'officier d'approvisionnement a-t-il quelque chose à faire dans l'achat des vivres ?

Sir FREDERICK BORDEN : Pas dans l'achat. Tout est acheté par soumission et sur l'ordre du directeur des contrats ici. Mais l'officier d'approvisionnement exerce une autorité absolue sur la qualité ; ses fonctions consistent à inspecter tout ce qui est livré chaque matin.

M. DANIEL : Il n'est pas le seul. Il y a un autre officier qui, tous les matins, fait la ronde avec le préposé aux vivres et l'officier de santé ; de sorte que je ne crois pas qu'il ait grande chance qu'une nourriture inférieure puisse passer.

Sir FREDERICK BORDEN : S'il était livré des aliments impropres le préposé aux vivres est autorisé à les refuser, et il peut en acheter d'autres que l'entrepreneur devra payer.

M. BEATIE : Si la nourriture est impropre l'officier du jour est à blâmer, car il fait le matin, à six heures, son inspection, et il peut en faire rapport à l'officier commandant. Avec tout cela, je ne vois pas comment les vivres impropres pourraient passer. Est-ce des hommes eux-mêmes qu'est venue cette plainte que le lard était mauvais ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, c'est l'entrepreneur mécontent qui a parlé.

M. J. D. REID : Je ne dirai pas que l'on a fourni des aliments impropres ; mais l'engagement était qu'on devait fournir du lard roulé, comme on le faisait depuis des années, et le citoyen d'Halifax qui a soumissionné a naturellement supposé qu'il aurait à livrer du lard roulé. Celui à qui on a adjugé la fourniture a fait ses prix plus bas qu'il ne fallait pour une pareille marchandise. Comme conséquence, ce n'est pas du lard roulé qu'on a fourni. Je n'ai rien vu dans les journaux, émanant soit du ministère à Ottawa, soit de l'officier commandant à Halifax, pour démentir l'article paru dans le journal de cette dernière ville. Cela me convainct que l'entrepreneur n'a pas livré de lard roulé. L'administration n'a rien fait pour s'assurer si cet article du journal était vrai ou non. Je considérai donc, jusqu'à preuve du contraire, comme bien fondé, ce que l'on dit, que l'entrepreneur n'a pas exécuté son marché, et que les hommes n'ont pas eu la nourriture que le Gouvernement entendait leur faire donner. On les a trompés et l'on a fraudé l'Etat, en ce qui regarde cette entreprise.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami renverse la bonne vieille règle, de tenir un prévenu pour innocent tant qu'il n'a pas été établi qu'il est coupable. Si je devais m'occuper de répondre à toutes les insinuations que l'on fait en ce qui touche les choses de mon département et la manière dont elles sont administrées, cela prendrait tout mon temps. Je n'ai pas l'intention d'agir ainsi. Il y a un moyen, comme chacun le sait ici, par lequel toute plainte provenant du plus humble individu de la troupe peut me parvenir, ou parvenir à son supérieur.

Dans la présente occasion, je ne crois pas que je doive faire une enquête, car nulle plainte n'a été faite, si ce n'est cet article d'un journal absolument indigne de confiance et qui rapporte une accusation lancée par un entrepreneur éconduit.

M. WARD : Est-ce que le commandant de ce régiment n'a jamais fait de plainte relativement à la qualité de la nourriture ?

Sir FREDERICK BORDEN : Jamais.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que l'officier de jour qui inspecte les rations n'a fait aucun rapport ?

Sir FREDERICK BORDEN : Les rapports de cet officier ont toujours été favorables. Jamais il n'a été question de cet article en particulier, pour le nier ou autrement. Mon honorable ami dit que la chose n'a pas été démentie. Pour moi, je ne doute nullement que le lard a été livré tel que promis dans la soumission.

Dotation aux fanfares et sociétés de tir et d'artillerie, $55,000.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : D'après quel principe ce font ces dotations ? Est-ce qu'il est donné quelque chose à chaque société de tir ?

Sir FREDERICK BORDEN : La règle est d'accorder, $1 par tête jusqu'à quarante, et, pour chaque membre de plus, jusqu'à quatre-vingt, 50 cents ; de façon que $60 seront le maximum. Cela pour les associations de tir des civils.

Collège militaire royal, $95,000.

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a dans le traitement des professeurs une légère augmentation ; et les frais généraux sont plus élevés.

M. DANIEL : Sur quels traitements porte l'augmentation ?

Sir FREDERICK BORDEN : Elle est de $500 pour l'adjudant du collège et $300 pour le professeur de mathématiques.

M. DANIEL : Cette augmentation est-elle donnée spécialement à l'adjudant du moment ?

Sir FREDERICK BORDEN : Elle ira à son successeur. Ceci est fait pour l'adjudant du collège.

M. SAM. HUGHES : Je vois que le pourvoyeur a donné sa démission. Quel système a-t-on maintenant adopté ? Celui qui en vogue devrait être condamné.

Sir FREDERICK BORDEN : Le pourvoyeur recevait 50 cents par tête : il en voudrait 60. J'ai pensé que c'était une augmentation un peu forte, et j'ai chargé quelqu'un d'aller prendre des renseignement. Je suis sûr que nous ferions beaucoup mieux de nous charger nous-mêmes de la questions des vivres qui entrent dans le collège ou qui vont aux différents dépôts. Les officiers désirent fort ce changement.

M. SAM. HUGHES : J'ai su que l'on en débitait long sur la surprise marquée par les officiers à l'occasion de ce que l'on donne à manger aux hommes.

Sir FREDERICK BORDEN : Je le crois.

M. DANIEL : Il y a là plusieurs officiers militaires. Ont-ils droit à des rations ? Est-ce que jamais il a été retourné de ces rations au pourvoyenr.

Sir FREDERICK BORDEN : Jamais.

M. WARD : Ce crédit de $95,000, est-il en plus des honoraires que l'on reçoit ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous nous faisons remettre les honoraires, et cela diminue beaucoup les frais.

M. J. D. REID : A propos de ce qui se serait passé à Halifax, chose que le ministre regarde comme impossible, j'ai entendu d'autres militaires en charge de différentes compagnies se plaindre de la nourriture qu'on leur servait dans les camps. Ils n'osent pas regimber, car ce qu'on leur donne est fourni par des amis de l'administration, et ils craindraient de se créer des ennuis à eux-mêmes. Ces histoires m'ont été contées, et je les crois vraies. Dans une affaire comme celle d'Halifax, quoique le ministre dise que le journal ou la chose publiée sont peu dignes de foi, je crois que ce n'aurait pas été trop faire si, lui, ou quelqu'un de ses agents, avait sans retard écrit à l'officier en charge du régiment pour savoir ce qu'il pouvait y avoir de vrai dans cette dénonciation. Le ministre, comme son sous-ministre, ont manqué à leur devoir en ne portant nulle attention à cette affaire, qui est très sérieuse, vu qu'elle affecte tout ce monde-là.

Nous n'aurons pas cette année le temps d'éclaircir la chose au comité des comptes publics, mais l'année prochaine, nous y verrons sûrement. Ce n'est pas d'ailleurs la seule affaire du genre ; et je suis sûr que, si le ministre voulait bien nous faire part de ce qu'il sait, il nous dirait que des plaintes lui ont été adressées touchant la qualité des vivres fournis aux hommes des camps à différents endroits.

M. SAM. HUGHES : Si quelqu'une de ces plaintes était fondée, et que je fusse à la place du ministre, je ferais couper la tête à tous ces officiers qui peuvent avoir eu pour devoir de vérifier les rations. L'honorable député n'est peut-être pas au fait de la routine de ces choses. J'ai connu tels fourriers qui s'entendaient avec les préposés aux vivres. Mais à part les fourriers, il y a l'officier du jour, qui a rang de colonel ou major, et dont le devoir est d'inspecter les rations chaque matin. Pour chaque régiment, il y a un officier régimentaire, et pour chaque compagnie, un officier de compagnie, de manière que les vivres passent par une série d'inspections. En outre, il y a l'officier de santé en campagne, et aussi l'officier de santé du régiment. A moins donc que les officiers soient absolument véreux ou stupides, il est impossible que des vivres impropres viennent sur la table du soldat. Si l'honorable député avait jamais été au camp, il saurait que les soldats montreraient vite les dents si on ne leur donnait pas de bonnes rations. C'est pour cela qu'en lisant cette chose à propos d'Halifax, j'ai pensé que les officiers et les hommes devaient être fous pour laisser passer de pareilles rations, ou, autrement, qu'ils ne connaissaient pas la qualité de la marchandise. L'officier de santé doit pouvoir découvrir en un moment tout vice de cette nature.

J'allais parler du collège militaire royal. Je donne au ministre avis qu'à une autre séance, je me propose de discuter la conduite du commandant de ce collège et le mode de discipline que l'on y suit, ce que l'on a coutume d'appeler la commission d'enquête sur la conduite, et ce que j'appellerai, moi, une persécution. Ce n'est pas comme cela que l'on dressera les jeunes à la droiture et à la dignité. Pour moi, je voterai contre un homme qui maintient un tel régime et contre tout crédit destiné aux mêmes fins.

M. WARD : Pour faire suite à ce que vient de dire l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes), je tiens à calmer les appréhensions de mon honorable ami le député de Grenville (M. J. D. Reid). Ce que l'on a dit au comité est l'exacte vérité—le soldat n'acceptera pas qu'on lui donne des rations impropres. Je sais un peu ce qui se passe dans les camps militaires, pour y avoir été moi-même depuis ces quarante dernières années, et sous la présente administration et sous les administrations qui l'ont précédée. Règle générale, la nourriture a toujours été bonne. Un cas s'est présenté où, il y a plusieurs années, on avait donné du pain sûr.

M. SAM. HUGHES : En 1872.

M. WARD : Oui, sous une administration conservatrice. L'entrepreneur n'a pas fait peur aux soldats, lesquels se sont formés en une ligne de trois ou quatre cent pieds de long, et, au moment où les apprentis boulangers passaient, ceux-ci furent assaillis, chaque soldat lançant à leur tête un morceau de ce pain ainsi gâté. Le lendemain, ce fut du bon pain que l'on apporta. Les vivres passent par toute une série d'inspections, et il y a bien peu à craindre que les hommes ne reçoivent pas ce que l'on a payé et ce qu'ils sont en droit d'avoir.

Arsenal du Canada, $350,000.

M. J. D. REID : Où est cet arsenal ?

Sir FREDERICK BORDEN : A Québec.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi le crédit se trouve-t-il augmenté ?

Sir FREDERICK BORDEN : A proprement parler, il n'y a pas augmentation. Dans d'autres années, il y a eu un crédit dans le budget supplémentaire, crédit que l'on n'y verra pas cette année.

M. SAM. HUGHES : Je devrais peut-être savoir cela, mais j'avoue que je l'ignore.

A-t-on l'intention de continuer à fabriquer, telle qu'on la façonne, la cartouche 303, ou va-t-on en adopter une d'un modèle plus récent, la balle à pointe aigue ?

Les Etats-Unis ont adopté cette forme, et le gouvernement anglais va probablement en faire autant avant la fin du siècle. Le gouvernement canadien devrait suivre le pas, et prendre la nouvelle balle à pointe, qui a une vitesse initiale beaucoup plus grande, une trajectoire moins haute et un moindre évent. Elle est susceptible de beaucoup plus de justesse dans le tir.

Sir FREDERICK BORDEN : : C'est un sujet que je ne perds pas de vue. Nous avons le rapport d'un officier qui a fait le voyage en Angleterre pour s'instruire sur la question .

M. SAM. HUGHES : S'est-il enquis de ce qui s'est fait en Angleterre par des particuliers ? Des compagnies anglaises ont adopté cette balle.

Sir FREDERICK BORDEN : Cet officier a causé là-bas avec le fabricant.

M. SAM. HUGHES : Je lui conseillerais de voir ce que font les manufacturiers américains. S'il examine les choses, il verra aux Etats-Unis de quoi le surprendre.

M. DANIEL : Je veux appeler l'attention de la Chambre sur ce qui se publie dans les journaux, qu'à Niagara l'on a découvert juste à temps, dans un camp qui s'y est tenu récemment, qu'une certaine quantité de cartouches, où l'on supposait n'y avoir pas de balles, se trouvaient chargées avec des lingots, et que cette découverte a eu lieu à point pour prévenir de graves accidents.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce rapport des journaux a été démenti sur-le-champ par le général Cotton. Rien de vrai dans tout cela. Comme de coutume, avant le combat simulé, tous les soldats ont été fouillés, et c'est ainsi que ces cartouches ont été trouvées. Elles l'auraient été dans tous les cas. Elles étaient dans la possession de soldats qui se proposaient de tirer à la cible. Sans doute que ces hommes avaient eu tort.

M. DANIEL : Mais je suppose qu'il ne se fabrique pas de ces cartouches, ainsi chargées avec des lingots ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

M. J. D. REID : A combien estime-t-on ce que l'on va prendre sur les crédits de l'année pour des fusils de la compagnie Ross ?

Sir FREDERICK BORDEN : L'article relatif à ces fusils a été tenu en suspend. Le prix est de $25, et il en doit être livré, en vertu du marché, 10,000 par année.

M. J. D. RIED : C'est-à-dire un maximum de $25,000.

Sir FREDERICK BORDEN : Il est impossible de dire au juste. Il est payé une certaine somme comme avance, et une certaine somme du dernier versement pour le fusil fini.

M. J. D. REID : Quand nous en serons à cet article, le ministre pourra peut-être avoir en main un état indiquant ce que l'on s'attend de payer à la compagnie du fusil Ross au cours de l'année.

Sir FREDERICK BORDEN : L'avance sera de $250,000, avec $85,500 pour des paiements définitifs, et $20,000 de frais d'inspection.

M. J. D. REID : C'est à peu près $250,000 que l'on s'attend de payer cette année ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, si les fusils sont livrés.

Droit de douane, $200,000.

M. J. D. REID : Pourquoi une telle augmentation dans ce crédit ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous faisons venir quantité de choses d'Angleterre, des commandes considérables de fusils, et tout ce qui vient du dehors paye les droits. Cela sort de notre caisse pour aller aux douanes.

M. WARD : Est-ce que le ministre ne pourrait pas réformer ce règlement ; et faire que les uniformes entrent sans droits ? Nos officiers qui achètent leurs uniformes en Angleterre sont tenus de payer les droits de douane.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai bien peur de ne pas pouvoir traiter les officiers différemment des autres. La seule chose qui se pourrait faire, ce serait d'acheter nos uniformes au Canada. J'ai dit ici même il y a un an que je ne voyais pas pourquoi les officiers n'achèteraient pas leurs effets d'habillement fabriqués au Canada. Je crois que c'est ce qu'il conviendrait de faire, et je pense qu'ils leurs coûteraient moins cher qu'achetés en Angleterre.

M. SAM. HUGHES : J'ai toujours soutenu depuis quarante ans que les officiers devraient avoir une certaine somme comme indemnité pour leur uniforme. Dès qu'un officier a ses titres, il faudrait lui donner de quoi s'acheter un uniforme convenable.

Gouvernement civil.—Ministère du Travail. —Appointements, $21,750 ; dépenses casuelles, $14,050.

M. BOYCE : A propos de ce crédit, je désire appeler l'attention du ministre du Travail sur certaines choses qui se rattachent a l'importation d'ouvriers du dehors, des Etats-Unis par exemple, et autres pays étrangers. Notre loi sur le travail des étrangers est loin, comme on le dit, et comme je le crois, de fonctionner d'une manière satisfaisante. Dans la division que j'ai l'honneur de représenter ici et dans toutes les divisions côtières, une difficulté, toujours la même, existe, qui est que l'administration de notre loi sur le travail étranger est très relâchée ; elle manque de cette sévérité et de cette honnêteté qui seules en feraient passer dans l'application la lettre aussi bien que l'esprit des dispositions de cette loi. Quant à ce qui se passe au Sault Sainte-Marie, je ne saurais faire mieux que de lire à la Chambre l'exemplaire d'une pétition qui, je crois, se trouve dans le moment entre les mains du ministre :

A monsieur le ministre du Travail, Ottawa.

Nous sousignés, citoyens de la ville du Sault Sainte-Marie, province d'Ontario, exposons respectueusement :

1. Qu'en raison de la proximité où vos pétitionnaires se trouvent de la frontière internationale, ils ont plus que partout ailleurs l'occasion de constater le peu de sévérité que l'on exerce dans l'application des lois dont l'objet est de restreindre l'importation et l'emploi des ouvriers du dehors, ce qui a pour effet de faire énormément souffrir certaines industries de notre ville.

2. Que de l'autre côté de la frontière, ainsi que vos pétitionnaires en sont avertis, et sur quoi ils désirent appeler votre attention, la loi est rigoureusement exécutée ; que de promptes mesures y sont prises pour expulser sur le champ tout citoyen du Canada qui passe les lignes pour y chercher du travail, si bien que les agents de l'immigration et ceux de la douane aux Etats-Unis outrepassent même leurs pouvoirs, comme c'est du moins la croyance de vos pétitionnaires.

3. Que, de l'avis de vos pétitionnaires, la présente loi est impuissante à remédier promptement et efficacement à l'état de choses que vos pétitionnaires savent exister, et ils croient qu'il serait opportun d'adopter une loi plus

sévère et moins compliquée, dont l'application permette une expulsion prompte de tout étranger cherchant à pénétrer au Canada pour y travailler en vertu d'engagement pris hors du Canada, et qui permette aussi de contrecarrer l'action des agents américains contre les nôtres.

4. Vos pétitionnaires en outre désirent rappeller à votre attention qu'il n'y a pas ici d'inspecteur de l'immigration ou autres agents dont c'est le devoir de veiller à l'exécution de la loi; et la conséquence est que l'ouvrier canadien se trouve n'être pas suffisamment protégé contre l'ouvrier étranger, tant à cause de la loi elle-même que parce qu'elle n'est pas appliquée.

5. C'est pourquoi vos pétitionnaires demandent:

1) Que la loi actuelle soit changée de manière que des mesures rigoureuses et efficaces peuvent être prises pour la protection des Canadiens contre l'importation d'ouvriers étrangers.

2) Qu'un inspecteur de l'immigration ou des agents d'immigration soient nommés pour ce port, dont ce sera le devoir de veiller à l'application sévère et effective des dispositions de la loi à venir, de façon à obtenir, pour la protection de vos pétitionnaires des résultats auxquels ils prétendent avoir droit comme citoyens du Canada;

3) Qu'il soit pris pour la protection des citoyens canadiens telles autres mesures équivalentes à celles que l'on dirige contre eux de l'autre côté de la ligne.

La loi actuelle ne remédie pas au mal dont souffre la classe ouvrière de ce pays, elle ne lui donne pas la protection qu'elle est en droit d'attendre. Elle est trop compliquée et ne saurait convenablement fonctionner. Le principe d'une pareille loi est essentiellement qu'elle réponde à pareille loi rendue par l'étranger. La nôtre pour le moment n'a pas ce caractère. Quand nos ouvriers cherchent a passer du Canada aux Etats-Unis ils se heurtent à une loi fort violente, rendue plus violente encore par la façon dont elle est appliquée ? Aux Etats-Unis, les classes ouvrières sont protégées par des dispositions législatives dont l'effet est immédiat.

C'est tout le contraire chez nous. Aucun inspecteur qui se porte à la rencontre de l'ouvrier américain qui franchit la frontière, aucune taxe ne gêne son entrée dans le pays, rien qui permette de renvoyer immédiatement ces gens-là chez eux. Notre seul recours consiste dans notre aptitude à faire de deux choses l'une et cela quand le dommage est éprouvé. D'abord, si vous désirez poursuivre pour l'amende, vous vous rendez devant un juge d'une cour d'archives pour obtenir de lui un permis. Avec cela, et non sans de grands frais et des procédures fort compliquées vous n'obtiendrez pas que l'on expulse l'étranger, mais vous le ferez seulement condamner à une pénalité, lui ou la personne qui l'a fait venir, si vous pouvez mettre la main dessus. De cette dernière, vous aurez chance de recouvrer l'amende avec les frais, en guise de dommages exemplaires pour le tort causé. Ou si vous désirez procéder par des poursuites au criminel, il vous faudra entamer une procédure encore plus ennuyeuse, c'est d'obtenir du procureur général de la province où vous êtes le permis nécessaire. Au cas d'une condamnation, le dénonciateur reçoit une certaine somme, ne dépassant pas la moitié de l'amende, comme indemnité pour ses frais et les pertes qu'il a pu faire. Le ministre du Travail doit comprendre combien il est nécessaire que nous ayons une loi plus sévère et d'application plus facile que notre loi actuelle. De l'autre côté de la frontière la loi est très sévère et elle est vigoureusement appliquée contre nous. Cela nous autorise à prendre de rigoureuses mesures pour la protection de l'ouvrier canadien.

Voyez par exemple ce qui se passe au Sault-Sainte-Marie. En novembre dernier, et même avant, au moment où il y avait crise ouvrière, il nous est venu du dehors des centaines, peut-être des milliers de travailleurs, sans le moindre empêchement. Ces hommes ont pris au rabais les places qui de droit appartenaient à nos Canadiens. Quel remède apporter à une pareille situation? C'est assurément par la nomination d'un inspecteur du travail, qui, au port d'entrée, exercera, pour la protection de l'ouvrier canadien, les mêmes fonctions que pareil agent exerce aux Etats-Unis à l'égard des nôtres. C'est ainsi qu'il faut entendre la véritable réciprocité d'une loi, ou son caractère de représailles. Elle fonctionne pour un pays contre l'autre. Il s'est fait dans ma division de grands efforts pour mettre à exécution la loi relative au travail des étrangers, faire punir les délinquants.

Tout cela a été inutile; impossible de faire fonctionner la loi, et cette pétition vient de ce que les classes ouvrières se sont aperçues que la présente loi ne leur est d'aucun secours. Aussi ils tiennent à bien convaincre le ministre qu'il faut leur venir en aide par quelque moyen plus immédiat, modifier la loi pour que ces difficultés se règlent sans retard, et de la manière sommaire dont elles le sont de l'autre côté de la ligne.

Je suis persuadé que le ministre voudra bien prendre la chose en considération avec le sentiment d'équité qui caractérise le façon dont il traite semblables questions.

L'hon. M. LEMIEUX : Je remercie mon honorable ami d'avoir soulevé cette question ce soir. Ses observations, dont le texte sera publié dans le hansard, me serviront demain comme d'un dossier pour le ministre de la Justice. Il est vrai que dans la pratique, l'application de la loi du travail dépend du ministre du Travail, mais quand les causes sont prises par le procureur général du Canada, c'est-à-dire par le ministre de la Justice, nous agissons conjointement. Mon hono-

rable ami dit que nous devrions avoir une loi analogue en ses effets à celle de la république voisine. J'ai foi dans les mesures de représailles, nous devrions être en faveur de la règle qui dit: œil pour œil et dent pour dent. Nous devons tous admettre que la loi contre la main-d'œuvre étrangère était d'une application plus difficile, il y a quelques années, qu'elle ne paraît l'être aujourd'hui. Comme mon honorable ami le sait, par son expérience professionnelle, le seul moyen mis à la disposition des parties, il y a quelques années, était de s'adresser au procureur général du Canada, le ministre de la Justice et d'attendre son bon plaisir pour l'émission d'un décret. Depuis lors, durant l'administration du ministère du Travail par sir William Mulock et celle du ministre de la Justice par sir Charles Fitzpatrick, le juge en chef actuel du Canada, la loi a été modifiée de manière à donner aux parties le droit d'obtenir un *fiat* du procureur général de chaque province ou d'un juge de la cour Supérieure ou d'un juge de la cour de comté. Le degré de la peine a été également modifié. Il y a quelques années, le seul châtiment que l'on pouvait imposer était une amende de $1,000 et dans la mise en vigueur de la loi, comme le peine était si sévère et la loi, par sa nature, si draconienne les juges étaient enclins à être très modérés dans son application et, dans 99 cas sur 100, ils accordaient le bénéfice du doute à l'accusé.

Un amendement à la loi a été adopté grâce auquel les juges ont la faculté d'imposer une amende de $50 à $1,000. J'admets avec mon honorable ami que nous aurions encore pu faire un pas en avant et fixer une peine plus sévère, en ce sens que si l'amende n'était pas payée et si la déportation n'était pas appliquée nous pourrions user de plus de sévérité et de rigueur. Cependant, comme cette question revêt un certain caractère international, car en réalité notre loi ne s'applique qu'aux Etats-Unis et précisément à ces régions qui sont voisines de notre frontière, je ne dirai pas quelle autre peine plus rigoureuse nous pourrions appliquer, mais mon honorable ami peut s'imaginer ce qu'elle est. Je sais que, de sa région, le ministère a été informé deux fois, premièrement par l'élément ouvrier du Sault-Sainte-Marie et plus tard par des personnes de Port-Arthur, d'incidents survenus sous le régime de la loi actuelle. Nous avons reçu, en avril je crois, une lettre du maire de Port-Arthur, dans laquelle il se plaint que des manœuvres étaient introduits venant de Duluth, pendant qu'il y avait une quantité de gens à Port-Arthur pour faire le travail. Nous nous sommes mis immédiatement en communication avec les parties et depuis lors la question a été réglée. Dans tous les cas le ministère sera toujours bien disposé à venir en aide à ceux qui invoqueront la loi. Je dois dire qu'elle n'a pas été lettre-morte dans le recueil des statuts. Si mon honorable ami veut lire le rapport du ministère du Travail pour cette année, il trouvera une série de cas qui y sont signalés. Cette loi contre la main-d'œuvre étrangère, comme il l'a déclaré il y a un moment, étant par sa nature une loi de représailles, s'est heurtée à beaucoup d'obstacles devant les tribunaux. Par exemple nous nous souvenons tous du célèbre jugement rendu par le juge Anglin. Pendant la période qui s'est écoulée entre la décision du juge Anglin et le jugement définitif du conseil privé renversant sa décision, presque toutes les causes ont été arrêtées. Mais depuis lors, la loi a été appliquée et des jugements ont été rendus qui montrent que la loi n'est point inutile et qu'elle a été souvent appliquée. Je ne doute pas que les observations de mon honorable ami ont été faites dans un esprit de justice, auront leur importance. J'entrerai en communication avec le ministre de la Justice et je verrai quelle disposition meilleure on pourrait introduire pour donner à la loi plus de souplesse et plus d'efficacité en vue de protéger nos compatriotes contre la main-d'œuvre étrangère.

Dépenses d'administration pour les bureaux des sous-receveurs généraux.

Toronto	$7,800
Montréal	5,700
Halifax	8,800
St-John	7,700
Winnipeg	7,000
Victoria	5,900
Charlottetown	6,000

L'hon. M. FIELDING : On remarquera qu'il y a quelques diminutions qui sont dues en grande partie à la réorganisation des bureaux, là où un ancien employé est décédé et dans la transformation du bureau, les dépenses sont un peu moindres. Le seul article comportant une augmentation de quelque importance a trait aux dépenses d'impression des billets de banque du Gouvernement. Cette augmentation se fera sentir, selon toute probabilité, chaque année, en raison du volume croissant d'affaires et pour satisfaire le désir exprimé par des députés des deux partis qui ont demandé que les billets en circulation fussent plus propres.

Surintendant des assurances.—Dépenses pour l'administration du service, $23,450.

L'hon. M. FIELDING : Le traitement du surintendant est fixé par la loi et nous proposons une résolution qui le concerne. Cette somme est destinée aux dépenses ordinaires du département qui augmentent sans cesse d'une faible quantité.

(Il est fait rapport de quelques résolutions adoptées.)

DES FANATIQUES RELIGIEUX AU MANITOBA.

L'hon. M. FIELDIN popose de lever la séance.

M. J. D. REID : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre des Finances, sur un article qui a paru dans les journaux d'aujourd'hui et qui est ainsi conçu :

Pierson, Manitoba, 5 juillet.—Une horde de fanatiques religieux est arrivée en ville samedi. Ils étaient tous armés de winchesters, de revolvers et de couteaux et ont déclaré qu'ils ne se soumettraient pas aux lois des hommes couverts de péchés et qu'ils tireraient sur quiconque viendrait les contrarier. Le chef de la bande, une espèce de vieux bonhomme à la face d'ours grizzli prétendait qu'il était Jésus-Christ et qu'il se rendait à Yorkton, à la recherche des doukhobors qui erraient sans chef. Ils offraient le spectacle d'individus revêtus de lambeaux, comme s'ils avaient parcouru une longue distance et prétendaient venir du Missouri où ils avaient été persécutés par les autorités des Etats-Unis.

Le constable Macfarlane de la gendarmerie à cheval du Manitoba qui se trouvait ici par hasard, eut fort à faire. A la question qu'il leur posa pour savoir où ils allaient, ils le ménacèrent de leurs fusils comme il s'avançait à leur rencontre et lui dirent que s'il faisait un pas de plus ils tireraient.

Après une harangue du chef à laquelle les autres répondirent d'une voix puissante "Amen", ils se dirigèrent vers l'ouest. On n'a pas jugé bon de les inquiéter.

Je voudrais demander à l'honorable ministre si cette affaire a attiré l'attention du Gouvernement et s'il va permettre à ces individus d'entrer chez nous en venant des Etats-Unis, sans prendre des mesures nécessaires ?

L'hon. M. FIELDING : Je n'ai aucun renseignement à ce sujet. Quelques-uns de mes collègues ont peut-être reçu des informations, mais je pense que nous pouvons laisser les questions de ce genre à l'indulgente compassion du procureur général du Manitoba.

M. SAM. HUGHES : Je crois qu'on trouvera que ces individus n'appartiennent pas à la meilleure catégorie des citoyens américains mais à ce que j'appelle des anarchistes américains endurcis, comme ceux qui, il y a quelque temps, se coupaient mutuellement la gorge. Les immigrants des Etats-Unis qui viennent chez nous n'ont rien de commun avec ces types.

M. J. D. REID: Dans un cas de ce genre, le gouvernement fédéral intervient-il ou laisse-t-il au gouvernement provincial le soin de régler complètement l'affaire ?

L'hon. M. FIELDING : Je parle en m'appuyant sur le principe général qui veut que le maintien de l'ordre et l'application de la loi soient entre les mains des autorités locales.

LE CANAL DE CORNWALL.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Il y a peut-être un intérêt pour la Chambre à savoir que, selon toute probabilité, le canal de Cornwall sera rendu accessible à la navigation, samedi prochain.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. TAYLOR : Quel travail fera-t-on demain ?

L'hon. M. FIELDING : Le premier ministre m'a donné à entendre, de bonne heure dans la soirée, qu'il avait été décidé que ce qui est connu sous le nom d'affaire Hodgins serait discuté dans la matinée, mais j'ai été informé il y a quelques instants que quelques députés désireux de discuter cette question avaient pris des arrangements pour qu'elle ne fût abordée que dans l'après-midi. Nous pouvons supposer que soit cette question soit le bill du service civil viendra en discussion le matin et toutes les deux dans la journée; et si nous pouvons prendre le budget nous étudierons les crédits du ministre des Chemins de fer et des Canaux.

(La motion est adoptée et la Chambre lève la séance à onze heures et quarante minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 7 juillet 1908.

M l'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LE TRAITEMENT DU SURINTENDANT DES ASSURANCES.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose que, demain, la Chambre se déclare en comité général pour discuter le projet de résolution suivant :

La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter que le surintendant des assurances reçoive tels appointements, ne dépassant pas $5,000 par année, que le Gouverneur en conseil pourra fixer de temps à autre.

Son Excellence, mise au fait de l'objet du projet de résolution, le recommande à l'examen favorable de la Chambre.

(La motion est adoptée).

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LA PRIME SUR LE PETROLE BRUT.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose que la Chambre

siège en comité général, demain, pour discuter un projet de résolution ainsi conçu :

La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter que la prime d'un cent et demi par gallon impérial payable sur le pétrole brut extrait de puits situés au Canada, autorisée par le chapitre 28 des Statuts de 1904, s'appliquera également au pétrole brut provenant des schistes ou autres substances extraits de mines canadiennes.

Son Excellence, mise au fait de l'objet de ce projet de résolution, le recommande à l'examen favorable de la Chambre.

(La motion est adoptée).

LA LIGNE PANBRITANNIQUE.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je me proposais de déposer ce matin le projet de résolution dont j'ai donné avis, mais nous avons pris d'autres arrangements. Je le déposerai demain.

PROJETS DU GOUVERNEMENT.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je dois apprendre à la Chambre que le Gouvernement se propose de lui soumettre les affaires suivantes. Le budget supplémentaire est prêt et sera déposé dans un jour ou deux. Il y aura des subventions à des chemins de fer, un projet de loi concernant le pont de Québec, un autre que l'établissement de nouvelles cours de justice dans la partie septentrionale d'Ontario nous oblige à présenter et des projets de résolution relatifs à l'agrandissement des frontières des provinces de Manitoba, d'Ontario et de Québec. Le Gouvernement compte déposer aujourd'hui ces divers projets de résolution.

M. R. L. BORDEN : A ce moment de la session, une date rapprochée sera, il va sans dire, une date passablement tardive. J'espère que toutes ces mesures nous seront communiquées au plus tôt.

Sir WILFRID LAURIER : Je l'ai dit. Le budget supplémentaire, que j'ai promis de déposer avant peu, est prêt.

ADOPTION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LE SERVICE CIVIL.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 189), déposé par M. Fisher, portant modification de la loi du service civil.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : L'article 3 du projet de loi réimprimé a besoin d'être modifié. L'amendement projeté a été imprimé et communiqué à la députation. Il s'agit de biffer l'article 3 et de le remplacer par la disposition suivante :

3. Le service civil est divisé en deux divisions, savoir :

Le service intérieur qui comprend la partie du service qui, dans les différents départements ministériels et dans les bureaux de l'auditeur général, du greffier du Conseil privé et du secrétaire du Gouverneur général, est employée en la cité d'Ottawa, ou à la station agronomique ou à l'observatoire astronomique fédéral, près Ottawa, mais ne comprend pas les officiers, commis ou employés de la seconde division, ou division administrative extérieure, mentionnée dans le paragraphe " b " de l'article 4 de la loi du service civil ou de tout bureau d'un caractère exclusivement local.

Le service extérieur qui se compose du reste du service public.

2. Les dispositions de la présente loi et de la loi du service civil qui ont trait à la nomination, à la classification, aux appointements et à l'avancement s'appliqueront aux officiers, commis et employés, à titre permanent, des deux Chambres et de la bibliothèque du Parlement.

Cet amendement est d'accord avec le sentiment unanime exprimé pendant la discussion générale qui s'est engagée à propos du projet de loi. La différence réelle, c'est que la loi générale ne s'applique pas aux officiers, commis et employés, à titre permanent, des deux Chambres, et de la bibliothèque du Parlement, qui ne sont soumis qu'aux dispositions qui ont trait à la nomination, à la classification, aux appointements et à l'avancement. Il y a d'autres légères retouches, proposées par le département de la Justice afin d'exprimer clairement que le service intérieur ne comprend pas ceux qui, aux termes de l'ancienne loi, faisaient partie du service extérieur à Ottawa.

L'hon. M. FOSTER : Qu'est-ce que le paragraphe " b " de l'article 4 ?

L'hon. M. FISHER : C'est la définition du service extérieur.

M. R. L. BORDEN : Pour quelle raison a-t-on substitué le mot " public ' au mot " civil ", là où l'on emploie l'expression service public.

L'hon. M. FISHER : En discutant la question, je me suis aperçu qu'une chose que je n'avais pas encore remarquée, à savoir qu'on emploie les mots " service civil " dans un sens restreint qui ne comprend pas ceux qui, sous le régime de l'ancienne loi, répondaient à la définition d'employés du service civil.

M. R. L. BORDEN : Il y a, n'est-ce pas, une disposition décrétant que le projet de loi ne s'appliquera pas au service extérieur ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Puis une disposition spéciale appliquant une certaine partie de la loi du service civil aux officiers, commis et employés, à titre permanent, du Parlement ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Alors, dans l'intention du ministre, le paragraphe 2 s'appliquera à toutes les exceptions contenues dans le reste de la loi qui déclare que le service extérieur ne sera pas soumis aux articles de ce projet de loi?

L'hon. M. FISHER : C'est mon avis.

L'hon. M. FOSTER: Devrait-on employer le mot " ou " ou le mot " et " après " la cité d'Ottawa ", dans la 5e ligne de l'amendement? Il me semble qu'on devrait dire " et ".

L'hon. M. FISHER : Je suis d'avis que le mot " ou " les comprend tous.

L'hon. M. FOSTER : " En la cité d'Ottawa " ou à la " station agronomique."

L'hon. M. FISHER : Elle n'est pas située dans la ville d'Ottawa.

M. CLEMENTS : Bien qu'on ait prévu le cas des sous-ministres, quelles mesures a-t-on adoptées concernant la classification du directeur de l'immigration, par exemple ? Je sais personnellement qu'il préside à un département difficile à administrer et qu'il a une lourde tâche à remplir.

L'hon. M. FISHER : Naturellement, je ne saurais rien affirmer car il appartient au département de l'Intérieur, mais il me semble qu'il fera partie de la subdivision " A " de la première division où les appointements varient de $2,800 à $4,000. Je sais qu'il touche $3,000 à l'heure qu'il est. Ses appointements pourront s'élever jusqu'à $4,000.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

L'hon. M. FISHER : Je proposerai aussi un amendement à l'article 13.

L'hon. M. FOSTER : Avant de passer à l'article 13, le ministre veut-il examiner 6 et 7 ? Il se rappellera qu'il s'est agi du mode de classification. Ici, elle semble purement automatique. Elle est basée sur le chiffre des traitements actuels, mais il me semble qu'il vaudrait mieux la faire dépendre de la nature des fonctions, plutôt que du rang accidentel déterminé par l'importance de appointements. Les attributions d'un employé et son habileté à s'en acquitter devrait être la véritable base de la classification ; c'est commettre beaucoup d'injustices que de faire dépendre celle-ci du chiffre des appointements. Plusieurs auront à en souffrir. Il existait une loi du service civil à l'avènement du présent ministère, en 1896, et elle a été appliquée jusqu'à ce jour. Plusieurs nouveaux commis ont été nommés et l'on sait fort bien que, sous le rapport des appointements, plusieurs ont rendu de bons services depuis 1896 jusqu'à ce jour, mais on les a dédaignés, tandis qu'on nommait de nouveaux commis et qu'on les avançait immodérément, pourrait-on prétendre. Les anciens commis sont négligés tandis que les nouveaux commis, qui, pour une raison ou pour une autre, ont obtenu par intervalles de fortes augmentations, prendront rang avant eux sous le régime de la nouvelle loi du service civil. Je crois qu'une grande partie du personnel pourrait être traitée injustement à cet égard.

L'hon. M. FISHER : J'apprécie les intentions de l'honorable deputé, mais je ne vois aucun moyen d'obvier à cet inconvénient. L'article 8 a trait à l'organisation des départements, à la position et à la classification des employés publics et au rang qu'ils occuperont dans leurs divisions respectives. Cela permettra de placer ceux qui accompliront des travaux importants dans le division à laquelle la nature de leurs fonctions leur donnera le droit d'appartenir. Je me demande comment nous pourrions déclarer dans la loi que l'accomplissement de certains travaux par un employé lui ouvrira la porte de telle ou telle division

L'hon. M. FOSTER : Vous ne pouviez pas le déclarer dans la loi, mais vous pourriez prescrire que la classification sera basée sur la nature des charges et, alors, l'autorité qui procédera à la classification aura un principe pour se guider. Cet article dispose qu'elle se basera sur le chiffre des appointements.

L'hon. M. FISHER : L'article 6 règle de quelle manière les membres du personnel administratif passeront dans les nouvelles divisions, et je ne vois pas comment nous pourrions mettre en pratique la proposition de l'honorable député, à moins de décrire les attributions de chaque fonctionnaire. Je supposais que l'article 8 y pourvoirait. Cet article prescrit qu'un décret du conseil déterminera l'organisation des départements. A mon sens, cela veut dire que le décret du conseil déclarera que certains travaux sont accomplis par tel commis de telle ou telle subdivision d'une certaine division de la classification générale. Alors, je suppose que celui qui exécute aujourd'hui ces travaux continuerait à s'en acquitter et prendrait tel rang dans la classification nouvelle. Je ne conçois pas qu'on puisse procéder autrement. La classification des commis doit nécessairement dépendre, dans le moment, du chiffre de leurs appointements, c'est-à-dire de la classe à laquelle ils appartiennent.

Mon honorable ami sait que, règle générale, les travaux importants doivent être confiés aux commis d'une classe à laquelle est attachée une rétribution en rapport avec l'importance de ses attributions. Cela n'est pas toujours le cas, je l'avoue. J'ai en l'idée un jeune homme, récemment entré dans l'administration et qui n'est que commis de la 2e classe cadette, qui remplit une tâche beaucoup plus importante que

celle d'un commis de la 1re classe dans mon département. Cela ne devrait pas être, mais le commis de la 1re classe est un ancien commis de la classe cadette qui s'est élevé lentement jusqu'au rang qu'il occupe aujourd'hui. A vrai dire, un commis de la classe cadette pourrait faire son travail ; il est incapable de remplir des fonctions importantes. Si je lui en confiais, il faillirait à la tâche. Il se présente de pareils cas, mais ils sont rares et je ne vois pas comment nous pourrions réaliser ce que l'honorable député propose.

M. BLAIN : Le projet de loi, tel qu'il a été déposé, définit en ces termes le service extérieur :

Le service extérieur se compose du reste du service civil.

Le projet d'amendement dit :

Le service extérieur se compose du reste du service public.

J'ai entendu le ministre expliquer cette modification qui, paraît-il, a été suggérée par le département de la Justice. C'est une proposition à laquelle le ministre devra réfléchir avant de l'accepter. La classification du service civil sous le régime de ce projet de loi entraînera maintes difficultés.

Quelques-uns sont déçus parce que le projet de loi ne s'applique pas au service extérieur. Naturellement, il contient une disposition permettant d'étendre un jour au service extérieur le bénéfice de ses prescriptions, au moyen d'un décret du conseil, je suis porté à croire qu'il surgira des difficultés au sujet de la classification et que la nouvelle commission, qui est nécessairement novice, pourra se prononcer sur ce point. Cette disposition pourra causer des difficultés et donner lieu à des injustices envers de fidèles employés de cette Chambre je suis d'avis que le ministre ferait mieux d'y réfléchir davantage avant de demander au comité de l'adopter.

L'hon. M. FISHER : Je ne conçois pas à quelles difficultés l'honorable député fait allusion. Ce changement n'a pas été fait sans réflexion et il s'applique au personnel de l'administration publique. Le personnel administratif a un sens restreint et notre intention est de comprendre tous les employés de l'Etat, soit dans le service intérieur, soit dans le service extérieur, pour les fins de cette loi. Je ne vois pas quel danger est à craindre.

M. CONMEE : Dans la classification des employés publics auxquels s'appliquera la présente loi, la raison déterminante, a dit le ministre, sera le chiffre des appointements actuels ; quel poids accordera-t-on au mérite et aux capacités des différents fonctionnaires en matière de classification et d'avancement ?

L'hon. M. FISHER : L'article 6 prescrit que, dans la nouvelle classification, les commis actuels seront placés selon le rang qu'ils occupent aujourd'hui.

M. CONMEE : J'ai demandé si, lors de la classification, on n'aura égard qu'aux appointements, ou si l'on fera également entrer en ligne de compte les antécédents et les aptitudes. Je comprends qu'il ne s'agit pas d'un concours.

L'hon. M. FISHER : De fait, celui qui est aujourd'hui commis de la 1re classe, quelles que soient ses attributions, passera dans une certaine subdivision. Un commis de la 2e classe appartiendra à une autre subdivision. Il n'est pas question de son activité ni de rien autre chose que de la position qu'il occupe dans l'administration.

L'hon. M. FOSTER : J'appelle l'attention sur le paragraphe 4 de l'article 6. On se rappelle que j'ai soutenu qu'un grand nombre de commis à titre provisoire, qui n'ont pas subi d'examens, se faufileront dans le service civil grâce à cette disposition, car bien qu'il soit de règle que les fonds de l'administration centrale ne doivent servir qu'au paiement de ceux qui ont subi les examens, il est avéré que plusieurs de ceux dont les appointements se prennent sur les contingents n'ont pas subi les examens.

L'hon. M. FISHER : J'ai posé cette question à l'auditeur général et il m'a répondu :

Quant à ceux dont les appointements sont demandés aux dotations de l'administration centrale et qui n'ont pas subi les examens, je constate qu'il y en a quatre au ministère des Finances et un au bureau du secrétaire du Gouverneur général, cinq en tout.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce tout ?

L'hon. M. FISHER : C'est ce que m'apprend l'auditeur général.

L'hon. M. FOSTER : D'après mes renseignements, il y en a beaucoup plus que cela.

L'hon. M. FISHER : J'ai prié l'auditeur général de se référer aux questions posées devant la Chambre par mon honorable ami et de me dire ce qui en était.

L'hon. M. FOSTER : A mon sens, ce serait une injustice que de faire passer au rang des commis à titre permanent ceux qui n'ont pas subi les examens, uniquement parce qu'ils ont été employés contrairement aux dispositions de la loi, pourrait-on dire. Ces commis devraient subir les examens du service civil avant d'être admis au rang des commis à titre permanent.

L'hon. M. FISHER : Vu que depuis plusieurs années, nous avons constamment admis des individus dans l'administration contrairement aux dispositions de la loi du service civil, ce n'est pas la peine de modifier la loi pour ces cinq fonctionnaires.

M. R. L. BORDEN : Revenant à l'article 3, je ne suis pas satisfait, pour ma part, de

sa rédaction actuelle. L'expression "service civil" a été définie par la loi sur ce sujet et, par conséquent, elle a un sens précis. L'expression "service public" n'est définie ni par la présente loi ni par la loi du service civil. Son sens exact devra un jour être fixé par une autorité compétente, si elle donne lieu à quelque objection et il me semble qu'il pourra fort bien s'en présenter.

Puis, en ce qui a trait aux employés du Sénat, de la Chambre des communes et de la bibliothèque, je ne suis pas plus d'avis de les placer dans le service extérieur que je n'étais d'avis de les mettre dans le service intérieur. Le Gouverneur en conseil pourrait les faire passer n'importe quand dans le service intérieur, par décret du conseil, et leur appliquer tous les articles de la loi.

L'hon. M. FISHER : Je demande à interrompre mon honorable ami pour déclarer que, par un autre amendement que je proposerai plus tard, j'ai l'intention de faire établir que, chaque fois que le Gouverneur en conseil est autorisé à accomplir un certain acte, cet acte devra être accompli par le Sénat à l'égard de ses employés, par les Communes à l'égard de leurs employés et par les deux Chambres, lorsqu'il s'agira des employés de la bibliothèque.

M. R. L. BORDEN : Cela ferait peut-être disparaître l'objection, bien que je croie que nous serons tenus de prêter attention à l'article 47 tel qu'on propose de le modifier. Puis, je désire exprimer une fois de plus l'opinion que la meilleure chose à faire à l'égard des employés des deux Chambres et de la bibliothèque, se serait de prescrire que chaque Chambre pourra les soumettre à la loi, lorsqu'elle le jugera à propos et dans la mesure qu'elle croira convenable.

L'hon. M. FISHER : Je suis d'avis que l'amendement que je propose le prescrit.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, mon objection disparaît.

L'hon. M. FISHER : Je crois mettre en pratique la proposition de l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : S'il en est ainsi, je dois être satisfait, et je n'en dirai plus rien avant que l'article soit mis en délibération.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre doit se rappeler que pendant la discussion sur l'article 10, j'ai proposé d'étendre la partie du paragraphe "b". J'ai cru que le ministre était disposé à bien accueillir cette proposition. J'ai suggéré d'ajouter les mots suivants :

De faire de son propre chef une enquête et un rapport au sujet de tout ce qui concerne la mise en vigueur et les effets de la loi du service civil ou de tous règlements établis en vertu de cette loi.

Cela embrasserait les questions que la commission, ayant constamment à les étudier et les connaissant à fond, devrait être libre d'approfondir et de trancher en tout temps, afin que le Gouvernement et, principalement, la Chambre puissent profiter de son expérience et de ses conseils.

L'hon. M. FISHER : Je ne connais pas toute la portée de la proposition de mon honorable ami. Je suis plutôt d'avis de laisser l'article tel quel et, si nous constatons que le champ d'action de la commission est borné, comme l'honorable député semble le craindre, il sera très facile de modifier l'article afin de conférer aux commissaires des pouvoirs dont nous comprendrons mieux la nature lorsqu'ils soumettront leur rapport. Nous nommerons probablement les membres de la commission aussitôt après l'entrée en vigueur de la loi et, si leur rapport indique qu'ils désirent obtenir de plus amples pouvoirs, il sera très facile de faire les changements qu'ils demandent.

L'hon. M. FOSTER : Je ne crois pas qu'ils suggèrent quelque chose, à moins que nous ne les y autorisions par cet article. Je ne pense pas qu'ils dépassent les bornes que la loi leur assigne. Ce que je voulais, c'était leur accorder cette autorisation. Aux termes du présent article, ils sont libres de faire une enquête au sujet de toute violation de la loi qu'on leur signalera ou qu'ils découvriront eux-mêmes, mais ils ne peuvent rien faire de plus. Nous devrions leur permettre d'exprimer des opinions sur la question.

L'hon. M. FISHER : Dans l'intervalle, nous pourrions passer à un autre article et je réfléchirai à cette proposition.

M. CONMEE : Se propose-t-on de conférer à la commission le pouvoir de maintenir la discipline ?

L'hon. M. FISHER : Non. Je crois qu'il faudra laisser aux chefs des départements le soin de veiller au maintien de la discipline. Il ne serait pas sage de permettre à des gens de dehors d'aller faire la loi dans un département. Ainsi, l'autorité d'un sous-ministre sur les commis placés sous sa dépendance ne serait pas complète si la commission, qui ne pourrait connaître le personnel ni les fonctions des employés aussi bien que le sous-ministre, était libre de s'occuper de la discipline du département.

M. CONMEE : La commission anglaise a le pouvoir de maintenir la discipline. L'un des buts de la création d'une commission, c'est d'améliorer le service dans les départements. Autrement le chef d'un département, pour favoriser ses amis, pourrait faire bien des actes contraires à l'intérêt public. Si mes renseignements sont exacts, cela est souvent arrivés jadis.

L'hon. M. FOSTER : J'hésiterais beaucoup à permettre à la commission de s'occu-

per du maintien de la discipline dans n'importe quelle branché de l'administration. La commission devrait avoir pleine liberté de faire des propositions et de livrer à tout examen qu'elle jugerait nécessaire au préalable, puis rejeter sur le ministre et le Parlement la responsabilité des mesures à prendre. Nous ne devrions pas aller plus loin et j'ai tâché d'obtenir du ministre qu'il nous permît d'aller jusque là.

Nous avons fait un peu de chemin. La commission peut faire enquête et rapport au sujet de toute violation des réglements ou infraction aux devoirs, et c'est au ministre à prendre des mesures dont il devra rendre compte à cette Chambre. Mais si la commission allait dans un département et cherchait à régenter, Pierre, Jean ou Jacques, elle porterait atteinte à l'autorité du sous-ministre qui doit-être un pouvoir agissant.

Je conviens avec l'honorable député que, selon toute probabilité, il y aura des actes de favoritisme, mais ce sera au ministre d'y voir. S'ils sont flagrants, la commission pourra les signaler et le ministre en sera tenu responsable.

M. CONMEE : Si je suis bien renseigné, on pourra imposer à un fonctionnaire moins bien rétribué des devoirs plus onéreux qu'à un autre.

L'hon. M. FOSTER : Cela est vrai.

M. CONMEE : Naturellement, la commission est autorisée à faire rapport, mais l'amendement de l'honorable député, autant que j'en puis juger, n'a pas la portée qu'il prétend.

L'hon. M. FOSTER : L'inconvénient est que je ne puis pas obtenir plus du ministre. S'il voulait aller jusque-là, je m'en contenterais dans le moment.

L'hon. M. FISHER : Dans un cas comme celui dont parle l'honorable député, le chef du département pourrait prier la commission de présenter un rapport.

M. CONMEE : Mon but est de ne pas laisser l'affaire entre les mains du chef du département. Je suis d'avis qu'il a autant besoin d'être soumis à la discipline que quelques-uns de ses subalternes.

L'hon. M. FOSTER : Beaucoup plus.

L'hon. M. FISHER : Il est responsable au Parlement.

M. CONMEE : C'est toute une affaire que de le citer devant ce tribunal.

L'hon. M. FOSTER : Ce n'en serait pas une si les députés ministériels remplissaient leur devoir.

M. CONMEE : Lorsque j'ai répondu au ministre, j'admettais que les membres du Gouvernement accomplissaient tout leur devoir. Même dans ce cas, il est impossible d'atteindre le sous-chef.

Sur l'article 13 (concours pour l'admission dans le service).

L'hon. M. FISHER : Je propose en amendement d'ajouter les mots " un emploi dans " après le mot " à ", dans la 10e ligne, et les mots " inférieur à celui de sous-chef " après le mot " intérieur ", dans la 11e ligne. On semble se demander si l'admission à l'emploi de sous-chef n'aura pas lieu au concours. Je désire exprimer clairement que non.

L'hon. M. FOSTER : J'ignore si c'est faisable, mais je voudrais que presque tous les emplois fussent accessibles aux personnes méritantes.

L'hon. M. FISHER : Mon honorable ami ne laissera pas entendre que la nomination d'un sous-ministre devrait avoir lieu au concours.

L'hon. M. FOSTER : Peut-être que non.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

L'hon M. FISHER propose que les articles 24 et 25 soient biffés.

L'hon. M. FISHER : Je voudrais dire quelques mots au sujet des articles 21 et 22. J'étais absent lorsqui'ls ont été discutés. L'article 21 est ainsi conçu :

Si le sous-chef déclare dans un rapport que les connaissances et les aptitudes nécessaires pour l'emploi sont en tout ou en partie professionnelles, techniques ou autrement spéciales, le Gouverneur en conseil, sur présentation du chef du département faite en conformité d'un rapport du sous-chef peut nommer quelqu'un à l'emploi sans examen et sans considération de la limite d'âge, pourvu que le nouveau titulaire obtienne de la commission un certificat, remis sur preuve qui lui paraîtra satisfaisante, attestant qu'il a les connaissances et l'aptitude nécessaires et qu'il est propre à remplir l'emploi, sous le rapport de la santé, de la moralité et des mœurs.

M. le PRESIDENT : Il est proposé que l'article 21 soit modifié en insérant les mots "par écrit" après le mot "rapport", dans la 29e ligne.

L'hon. M. FISHER : Il a été entendu que chaque fois que le sous-ministre est tenu de faire un rapport nous ajouterons les mots "par écrit" du commencement à la fin de la loi. Lors de la réimpression, on ne les a pas ajoutés partout. Je suggère que les mêmes mots soient ajoutés dans les articles 23 et 28.

L'hon. M. FOSTER : Il y a dans l'administration un grand nombre d'emplois qu'on peut dire professionnels ou techniques. De fait les trois premières divisions se composent des fonctionnaires techniques, professionnels ou exécutifs. Cela laisse beaucoup de latitude. Si le sous-chef déclare dans un rapport que les connaissances et les aptitudes nécessaires pour l'emploi sont " en tout ou en partie professionnelles, techniques ou

autrement spéciales." Quel sens peut-on attacher à ces mots, est-ce que j'ignore. Il me semble que les mots "techniques ou professionnelles" doivent être assez larges. Ajouter à cela "ou autrement spéciales" c'est ouvrir le champ à la discussion. Supposons qu'on se contente des mots "professionnelles ou techniques", on laisse au Gouvernement une grande latitude en matière de nomination et de patronage et il y aura dans l'administration beaucoup d'employés dont les aptitudes seront en tout ou en partie professionnelles ou techniques. De cette manière, on pourra rendre nulle dans une grande mesure la loi du service civil.

Chaque fois que le chef d'un département voudra faire admettre une certaine personne, si elle a quelques connaissances ou aptitudes, il sera très facile de le faire admettre, au moyen de ce rapport, sans aucun examen ou sans aucune intervention de la part de la commission.

D'abord, je suis d'avis qu'on pourrait laisser de côté les mots " ou autrement spéciales" et restreindre l'exercice de la discrétion que laisse cet article aux cas où des connaissances professionnelles ou techniques sont nécessaires.

Ensuite, il y a lieu de se demander si on ne devrait pas ajouter ce correctif: "et que, de l'avis de la commission, on ne puisse pas pourvoir à l'emploi aux termes des précédents articles de cette loi. En réalité, il n'y a aucun cas auquel on ne peut pas pourvoir sous l'empire des articles précédents. Si vous avez besoin d'emballeurs, la commission peut faire subir des examens sur le travail des emballeurs. Si vous avez besoin d'un homme appartenant aux professions libérales, la commission, peut s'enquérir des connaissances professionnelles des aspirants. En pareil cas, le favoritisme est supprimé, ce qui est l'objet de la loi du service civil. Si vous conservez cete disposition, le favoritisme n'est pas supprimé et vous laissez beaucoup de latitude en matière de nomination à la couronne et au ministre qui dirige le département.

Parfois, il pourra se présenter des cas où les commissaires eux-mêmes préféreront qu'il n'y ait pas de concours. Rapportons-nous en au jugement des commissaires et non au caprice, ni même à l'opinion éclairée, du ministre. Si son avis est sage, on peut être certain que la commission le partagera. Mais, si c'est un cas de népotisme et que son avis ne doive pas être accepté, la commission le dira. Si vous supprimez l'intervention de la commission, ce n'est plus qu'une nomination faite par faveur. Avec l'épreuve du concours, ce n'est plus cela, car la liste est là et elle a été préparée, non par le ministre ou le sous-ministre, mais par la commission, à sa manière, et c'est parmi les noms inscrits sur cette liste que le choix se fait. Je ne crains pas de dire que, dans ces circonstances, la commission pourra, quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent, fournir

M. FOSTER.

au département l'homme dont il aura besoin, et qu'on évitera les abus.

L'hon. M. FISHER : Une disposition semblable se trouve dans toutes les lois concernant le service civil. Elle se trouve dans les règlements relatifs au service civil d'Angleterre.

L'hon. M. FOSTER : Non, ce pouvoir appartient à la commission.

L'hon. M. FISHER : L'article de la loi anglaise contient le mot "spéciales" et c'est là où je l'ai pris.

L'hon. M. FOSTER : Probablement au sujet de " spéciales."

L'hon. M. FISHER : C'est ce que je dis. Au sujet du mot " spéciales ", il s'y trouve et l'article est reproduit mot pour mot. La loi américaine confère exactement le même pouvoir. En vertu du règlement anglais, celui qui a le droit de faire la nomination peut prendre au dehors une personne possédant ces aptitudes, et je sais que l'honorable député est absolument dans l'erreur en disant que c'est la commission qui régit ce cas. Je suis certain, du moins pour ce qui concerne la loi anglaise. D'après le système américain, un nombre infini de nominations ont été faites en vertu d'une disposition absolument semblable. Sous ce rapport nous allons plus loin que les Anglais et les Américains, car notre loi exige que le fonctionnaire nommé doit tenir un certificat d'aptitude de la part de la commission. Or, l'honorable député (M. Foster) voudrait restreindre les aptitudes " spéciales " aux aptitudes " techniques " ou " professionnelles ". Mais il est des fonctionnaires dont les aptitudes sont spéciales sans être cependant professionnelles ni techniques. Prenons, par exemple, un employé dans une bibliothèque. Il existe une méthode positive d'entraînement pour les bibliothécaires, et certaines universités ont des chaires consacrées à cette étude. On peut difficilement désigner sous le nom de connaissances professionnels ou technique les aptitudes ainsi acquises, car la profession de bibliothécaire n'existe pas encore. Prenons un autre exemple : L'honorable ministre des Douanes a besoin d'un appréciateur, une personne spécialement expérimentée—j'emploie à dessein le mot " spécialement "—dans une certaine classe de marchandises. Les aptitudes d'une telle personne ne sont ni professionnelles ni technique . .

L'hon. M. FOSTER : Je crois qu'elles sont techniques.

L'hon. M. FISHER : Selon l'interprétation du mot, elles ne sont pas techniques. Je suis certain, positif, que dans le service anglais ces mots servent à désigner des cas comme ceux que j'ai indiqués, et je n'hésite pas à dire qu'il est nécessaire d'insérer une disposition de ce genre dans la loi de tout

service civil. Elle est d'autant plus sage qu'elle prévoit, comme celle-ci, que la commission est tenue de décerner, soit à la suite d'un examen ou autrement, un certificat d'aptitude, pour les raisons qu'elle jugera les plus appropriées, avant de faire la nomination. Je crois que nous avons suffisamment sauvegardé ce principe, compatible avec le bon fonctionnement de cette disposition.

L'hon. M. FOSTER : Voici comment fonctionne cette disposition dans le service anglais. Advenant un cas de ce genre, il est fait une demande pour la qualité de fonctionnaire requise ; alors, si la commission du service civil le juge à propos, elle peut se dispenser en tout ou en partie de l'examen écrit et émettre son certificat d'aptitudes.

L'hon. M. FISHER : C'est ce que nous faisons.

L'hon. M. FOSTER : En Angleterre c'est la commission qui décide si elle doit exiger l'examen complet ou partiel.

L'hon. M. FISHER : C'est la même chose ici ; nous laissons la commission libre d'émettre son certificat " sur preuve satisfaisante à ses yeux".

L'hon. M. FOSTER : Mais la commission n'est pas libre d'exiger l'examen complet ou partiel ; il lui est défendu de faire subir un examen, et cependant elle est tenue d'émettre un certificat.

L'hon. M. FISHER : Oui "sur preuve satisfaisante à ses yeux". C'est elle-même qui règle comment elle fera sa preuve.

L'hon. M. FOSTER : Vous ne pouvez pas, je crois, forcer ainsi le sens des mots ; il n'est pas dit qu'elle peut exiger l'examen.

L'hon. M. FISHER : Je crois que oui.

L'hon. M. FOSTER : Je préférerais que nous laissions à la commission le soin de se dispenser de l'examen si elle le juge à propos.

L'hon. M. FISHER : Je veux bien modifier l'article dans le sens de l'article 26. Je propose de supprimer les mots : "Donné sur preuve satisfaisante à ses yeux" et de les remplacer par les suivants : "Que donne la commission après ou sans examen, selon que déterminé par les règles de la commission."

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 22, (messagers, emballeurs, trieurs et portefaix.)

L'hon. M. FOSTER : Je trouve que cet article est une partie très défectueuse de la loi. Les nominations à ces emplois et autres d'un rang inférieur que détermine le Gouverneur en conseil peuvent être faites par le Gouverneur en conseil sur présentation du chef du département. C'est donc le Gouvernement qui a le pouvoir absolu de faire ces nominations.

L'hon. M. FISHER : A la condition que ceux qui sont nommés doivent avoir un certificat d'aptitude de la commission.

L'hon. M. FOSTER : Mais avec cette condition, le Gouvernement a le pouvoir absolu de faire les nominations. C'est un pouvoir que les réformateurs du service civil en Angleterre commencèrent en 1855 à combattre et qu'ils réussirent à écraser. C'était le pire abus, et le principe fondamental du projet de loi, aujourd'hui, est de faire cesser autant que possible la nomination aux charges de l'Etat par le Gouvernement, c'est-à-dire par les ministres ou par les députés appuyant les ministres. Or, prenons cette classe nombreuse d'employés, comprenant les messagers, les portefaix, les emballeurs, les trieurs, les huissiers et autres d'un grade inférieur que détermine le Gouverneur en conseil.

Elle forme une partie importante du personnel, et vous l'exemptez complètement de l'application des dispositions salutaires de cette loi. Vous remplissez ces emplois entièrement à la demande du parti, et vous excluez le citoyen libre du droit commun d'entrer dans cette classe du personnel. Cette disposition fait tache dans le projet du ministre et sera une source d'ennuis pour tous ceux qui abhorrent la clientèle politique et croient qu'en définitive elle n'apporte aucun avantage, pas même au point de vue du parti.

Prenons l'honorable député d'Ottawa. Trouve-t-il que la clientèle politique, tel qu'il en subit journellement les envahissantes demandes, est chose avantageuse ? Son temps lui appartient-il ? Les chercheurs d'emplois de tout genre ne l'importunent-ils pas d'une façon presque insupportable ? N'emploie-t-il pas ou ne fait-il pas mine d'employer les neuf dixièmes des heures qu'il consacre au public à surveiller l'affaire de celui-ci ou de celui-là ? Or, s'il s'attend à siéger ici après la prochaine élection, comme représentant d'Ottawa, ne voit-il pas quel embêtement il se prépare pour plus tard en aidant le ministre à faire adopter cette disposition. Et ne voit-il pas combien il s'éviterait d'ahurissement en m'aidant à déterminer le ministre à faire abdication de ce pouvoir de satisfaire à la clientèle de parti ? Il y a des centaines et des centaines de nominations, et pour chacune d'elles le représentant sera pris d'assaut puis le représentant prendra le ministre d'assaut puis représentant et ministre devant s'évertuer à en tirer le meilleur résultat possible au point de vue du parti. Il n'en est pas ainsi en Angleterre. Il n'en est pas ainsi aux Etats-Unis. Ces deux pays ont placé ces emplois hors de toute nomination politique, et la chose est praticable au Canada d'après le moyen que je vais

suggérer ou quelque autre moyen semblable. Je vais lire l'article que j'ai rédigé :

Après les mots: "chef du département", insérez les mots "et telles nominations seront faites dans l'ordre de capacité d'après une liste de postulants qui ont réussi, établie par la commission ou à la suite d'un examen ou d'une information à être institué en vertu des règles prescrites par la commission et approuvées par le Gouverneur en conseil".

Ceci permet aux commissaires d'agir d'après un plan pratique et de dresser, après un examen et un concours, une liste sur laquelle seront inscrits les postulants dans l'ordre de leur mérite. Ensuite le ministre qui a besoin d'un ouvrier de ce genre, n'a qu'à s'adresser à la commission, qui choisit sur cette liste la personne la mieux qualifiée pour ce genre d'emploi, d'après son mérite dans chaque ligne particulière. Et le représentant d'Ottawa n'a qu'à répondre au coureur d'emploi : Tout est entre les mains de la commission. Montrez que vous êtes apte à figurer sur cette liste, et vous serez traité avec justice et équité.

M. BERGERON : Mais comment obtenir des votes ?

L'hon. M. FOSTER : J'oserais dire que tous les députés savent qu'il y a plus de votes à perdre qu'à gagner.

L'hon. M. FISHER : Je ne crois pas pouvoir accepter cette proposition. J'admets que l'examen de concours doit être appliqué à tous ceux qui veulent entrer dans l'administration. Mais en même temps, une proposition telle que celle énoncée par l'honorable député demande d'être appliquée avec la plus grande circonspection, car il ne s'agit plus ici d'un concours ordinaire.

L'hon. M. FOSTER : Je le sais très bien, et je ne voudrais pas non plus que ce soit un concours ordinaire.

L'hon. M. FISHER : Non, il ne le voudrait pas ; en d'autres termes, il offre un moyen qui, d'après la description qu'il en a faite, serait très impraticable. L'honorable député voudrait inclure cet article dans la loi à présent, afin que la commission soit forcé à l'avenir de l'exécuter, sans savoir si elle pourra faire les règlements voulus pour son exécution. C'est toutefois la continuation de la réforme qui pourra être adoptée, mais sur présentation de la commission elle-même. Tant que les moyens d'opérer cette réforme n'auront pas été exposés à la Chambre et à ceux qui sont responsables de l'exécution de cette loi, je ne crois pas qu'il serait sage d'adopter la proposition de l'honorable député, que je n'approuve pas du tout. J'ai autant à cœur que lui de débarrasser le Gouvernement et la députation de la clientèle de parti. Je suis probablement plus intéressé que lui, car mon expérience est de plus récente date. L'unique objet de ce projet de loi est de parvenir à ce but, mais en même temps, je ne veux rien promettre que je n'entrevois pas d'être capable d'exécuter avec succès. La proposition de l'honorable député nécessite beaucoup plus d'étude que le comité peut lui en accorder à simplement l'entendre lire, et tant que nous n'aurons pas consulté la commission, qu'elle n'aura pas étudié cette proposition et ébauché un plan basé sur son expérience et ses observations du fonctionnement de la présente loi, nous ne pourrons pas nous rendre au désir de l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER : Je ne comprends pas le raisonnement de l'honorable ministre. La possibilité qu'il prévoit est précisément la base de ma proposition. La commission de concert avec le Gouverneur en conseil devra élaborer le plan qui convient. Si la commission est capable d'établir une liste pour les commis de 3e classe et pour la classe des écrivains...

L'hon. M. FISHER : Elle a un moyen tout tracé de le faire au moyen de l'examen et du concours.

L'hon. M. FOSTER : Mais il est excessivement plus difficile pour la commission de préparer, pour les autres catégories de fonctionnaires, le programme des examens qui leur conviennent, de le leur rendre pratique et effectif, et de l'éloigner du classique, que de préparer le programme des examens des messagers, des emballeurs et des trieurs. C'est élémentaire. Ce que la Grande-Bretagne et les Etats-Unis ont réalisé sans difficulté aucune, le ministre peut le mettre à exécution par l'intermédiaire de la commission. La difficulté est que l'honorable ministre ne veut pas abandonner la clientèle de parti.

L'hon. M. FISHER : Ce n'est pas cela.

L'hon. M. FOSTER : Il déprécie son projet de loi en disant, d'un côté, pour des centaines d'emplois publics : Vous n'entrerez pas dans cette partie du service civil sans un examen de concours ; et de l'autre : Nous ferons nous-mêmes les nominations aux emplois d'une autre nombreuse branche du service. Pourquoi le ministre ne crève-t-il pas, pendant qu'il y est, pendant qu'il a le bistouri à la main, cet abcès si nuisible au service dont il déplore si amèrement la présence ? Pourquoi ne pas compléter l'opération, surtout quand le plus difficile est fait ? Le ministre dit que nous n'avons pas le temps de parlementer. En effet, nous n'avons pas le temps de rien étudier quand on assiège la Chambre d'un tas de projets de loi au septième mois de la session. Nous sommes épuisés quand même. Cependant, je propose mon amendement.

M. BERGERON : Je demanderai à mon honorable ami (l'hon. M .Foster) si la nomination d'un page devra être faite par le Gouverneur en conseil ?

L'hon. M. FOSTER : Si le projet de résolution est adopté, la Chambre continuera à exercer sa même autorité au sujet de ses employés. Il n'y aura pas de changement du tout.

M. BERGERON : Je crois comprendre qu'elle stipule qu'un employé de la Chambre devra être engagé sur la présentation du greffier, du sous-greffier ou de l'Orateur, sujet à la ratification du Gouverneur en conseil. Où est la différence ?

L'hon. M. FISHER : Nous arrivons à un article que je demande d'incorporer dans le projet, statuant que tout ce qui devra se faire en vertu de la présente loi et ayant trait à la Chambre des communes, soit fait par la Chambre des communes elle-même. Le Gouverneur en conseil peut faire les nominations dans les départements, mais il est statué que les nominations aux emplois des deux Chambres soient hors de la juridiction du Gouverneur en conseil.

M. BERGERON : Il n'y a pas de changement, alors ?

L'hon. M. FISHER : Non. Je pense que l'honorable député (M. Foster) est foncièrement injuste à mon égard, en disant que je tiens à la clientèle de parti. Je ne veux pas accepter son amendement parce qu'il est impossible, à mon avis, d'appliquer le mode d'examen de concours qui s'applique au reste du personnel. Là où le milieu s'y prête, il est bien facile de mettre ce plan à exécution, et les résultats sont assurés, mais dans un cas comme celui-ci, il serait nécessairement très incomplet, et je doute qu'il fonctionnerait. C'est pourquoi je ne suis pas disposer à accepter cet amendement. L'insinuation de l'honorable député tendant à faire croire que je suis mu par le désir de conserver la clientèle de parti est fausse.

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

Sur l'article 21 (emplois professionnels ou demandant des aptitudes spéciales).

M. R. L. BORDEN : Il me semble que les mots " de concours " devraient être placés après le mot " examen " dans la . . . ligne. A un endroit vous avez " sans examen " et dans l'autre " après ou sans ".

L'hon. M. FISHER : J'accepte l'amendement.

M. R. L. BORDEN : C'était évidemment l'intention.

L'hon. M. FISHER : Oui.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 22 (messagers, emballeurs, etc.)

L'hon. M. FISHER : Je propose aussi dans l'article 22 de faire le même changement qui a été fait dans l'article 21 concernant le mode que doit adopter la commission ou pour émettre son certificat. Je propose en conséquence de supprimer à la 10e ligne les mots: " donné sur preuve suffisante à ses yeux " et de les remplacer par les mots " que donne la commission, après ou sans examen, selon que déterminé par les règles de la commission.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 23 (commissions provisoires).

L'hon. M. FOSTER : Je propose alors au ministre de faire le même changement dans l'article 23.

L'hon. M. FISHER : Oui. Je propose au paragraphe 2 de supprimer les mots: "donné sur preuve suffisante à ses yeux " pour les remplacer par les mots " que donne la commission, après ou sans examen, selon que déterminés par les règles de la commission."

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Les articles 24 et 25 sont remis en discussion.

L'hon. M. FISHER : Je propose de supprimer complètement les articles 24 et 25.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 29 (traitement du sous-ministre).

L'hon. M. FISHER : Le comité voudra bien se reporter à l'article 29. Je propose de supprimer les mots à partir de " sous-chef " jusqu'à "parlement", ces mots étant: " administrant un département, et des greffiers du Sénat et des Communes, et de chacun des conservateurs de la bibliothèque du Parlement ". D'après les juristes du département, ces mots sont inutiles après la définition de " sous-chef " à l'article 2 de la loi.

M. BERGERON : Le traitement du président se trouve-t-il augmenté ?

L'hon. M. FISHER : Le traitement du président n'a aucun rapport avec le service civil.

L'hon. M. FOSTER : Quel est le traitement actuel du greffier du Sénat ?

L'hon. M. FISHER : $4,000.

M. BERGERON : Le Sénat a un greffier, un greffier suppléant et un deuxième suppléant, n'est-ce pas ?

L'hon. M. FISHER : Je ne sais pas.

M. BERGERON : M. Evanturel a été nommé deuxième suppléant.

L'hon. M. LEMIEUX : M. Evanturel a succédé à l'ancien greffier.

M. BERGERON : Le Sénat a plus de fonctionnaires, mais n'a ni le travail ni les longues heures des Communes. Nous avions

coutume d'avoir deux greffiers ici, mais nous n'en avons qu'un maintenant. Je ne crois pas, même si le Sénat s'engage des officiers, que nous soyons obligés de voter l'argent pour les payer.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député devrait soulever cette question en comité des subsides sur les crédits du Sénat.

Sur l'article 37 (maintient du statut).

L'hon. M. FISHER : Je propose d'amender cet article par l'addition du paragraphe suivant :

2. Toute personne employée permanemment ou provisoirement qui reçoit le maximum de traitement, tel que ci-devant établi, de la classe (permanente ou provisoire) où elle est alors employée, sera, après un an de la date où elle aura commencé à recevoir tel traitement, apte à recevoir l'augmentation de traitement prévue en la présente loi.

Cet article a été pris dans la loi de 1903 et prévoit simplement qu'un commis qui reçoit aujourd'hui le maximum de traitement de sa classe et par conséquent ne peut avoir une augmentation, mais, dont le maximum de la subdivision correspondante a été élevé, est apte à recevoir une augmentation, mais cette augmentation ne prendra effet qu'au bout d'un an.

L'hon. M. FOSTER : C'est-à-dire l'augmentation annuelle ?

L'hon. M. FISHER : Le maximum étant augmenté, il devrait recevoir une augmentation, mais il ne la recevra qu'au bout d'un an après la dernière augmentation qu'il a obtenue.

M. R. L. BORDEN : J'avoue que je ne comprends pas le verbiage de cet amendement. Qu'avons-nous à faire ici avec les traitements ci-devant établis ?

L'hon. M. FISHER : J'ai expliqué le cas auquel s'applique cette disposition. Elle prévoit que le fonctionnaire qui se trouve placé dans la position que j'ai décrite n'aura pas droit à l'augmentation avant un an de la date de la dernière augmentation de son traitement actuel.

M. R. L. BORDEN : Si c'est la pensée, pourquoi l'amendement ne l'exprime-t-elle pas ? Elle est confuse et j'avoue que je n'y comprends rien. J'approuve l'idée, mais la cacophonie qui l'exprime est inexplicable. Je ne vois pas si le mot " alors " se rapporte au passé ou au futur.

L'hon. M. FISHER : J'ai demandé au greffier s'il ne fallait pas se servir de l'expression " actuellement ", mais il m'a répondu que " alors " est l'expression consacrée, et signifie à l'époque de la dernière augmentation.

M. R. L. BORDEN : Alors, ce devrait être : " qu'elle recevait alors ".

M. BERGERON.

L'hon. M. FISHER : L'autre modification que je veux apporter est d'insérer l'article suivant comme article 38, nécessité par la modification de l'article 3

38. Nonobstant toute disposition contraire, le traitement de toute personne placée dans le service intérieur par ou en vertu de la présente loi et qui est soumise à l'application de ses dispositions, est celui qu'elle recevra à ce moment, et ledit traitement détermine la classification ; toutefois lorsque le chiffre du traitement est commun à deux subdivisions ou positions, c'est le Gouverneur en conseil qui détermine la classification.

M. R. L. BORDEN : J'admets que la tâche de déterminer de nouveau le rang et la classe des fonctionnaires dans un personnel si nombreux offrant une telle multiplicité d'intérêts, présente des difficultés, et je crois, d'après les remarques du ministre, ce matin, qu'on a l'intention en vertu de l'article 8 d'opérer un remaniement des classes. Je ne vois pas très bien comment il pourra être effectué sous le régime des dispositions du projet de loi tel que le comité en a été saisi. C'est plutôt affaire au Gouvernement qui est chargé de l'exécution de cette loi. J'ai déjà exprimé ma propre opinion sur ce sujet, et je n'ai pas à y revenir. Elle est en substance que vous devrez nécessairement, en faisant le remaniement des classes, prendre note du traitement et de la position des employés, mais tout remaniement sérieux de rang et de classe qui a pour objet le bien du service, doit être basé sur la capacité du personnel et de ses aptitudes à remplir les fonctions particulières qui lui sont assignées.

Si ces considérations ne comptent pour rien, le travail de remaniement s'opérera mécaniquement et laissera le personnel à peu près dans le même état qu'aujourd'hui sous le rapport de la valeur. N'allez pas croire par mes paroles que je cherche à amoindrir les difficultés qui s'offrent à toute administration qui entreprendra d'accomplir effectivement cette tâche, mais si vous voulez augmenter la valeur du personnel, et si le reclassement doit avoir un bon effet, vous devrez agir dans le sens que je viens de dire.

M. CONMEE : Il me semble que la commission devrait avoir quelque juridiction dans la détermination du rang et de l'avancement et la réglementation de la discipline. Les classes ne devraient pas être déterminées seulement sur la base du traitement actuel. Voici ce que dit Dorman B. Eaton dans son ouvrage intitulé " Le service civil en Grande-Bretagne ", au chapitre: " Le principe du mérite dans les grands départements " :

La commission a le droit de donner de l'avancement, et exerce l'autorité en matière de discipline sans intervention aucune de l'extérieur, mais elle ne peut augmenter les traitements ni les dépenses. L'avancement se fait au mérite. Dans certaines branches du ser-

vice il se fait à la suite d'examens, et dans d'autres, d'après le dossier officiel conservé dans le bureau et presque sans exception les positions supérieures sont atteintes par l'avancement à partir des rangs inférieurs. La commission tient le dossier personnel de tous les fonctionnaires.... Les détails de tout avancement sont consignés au registre officiel, qui peut être consulté en cas de plainte ou d'investigation à ce sujet.

Si je comprends bien le système anglais, le public est intéressé non seulement à la valeur du personnel et au maintien de la discipline, mais encore au traitement équitable de tous ses membres. Non seulement l'abus de l'influence politique, en tant qu'abus pernicieux, sera supprimé dans le système anglais, mais encore l'abus de l'influence sociale, de l'influence cléricale et de bien d'autres influences, qui, dans mon opinion, sont aussi condamnables que le favoritisme politique, et les ministres seront incapables de donner de l'avancement par pur favoritisme à un parent ou un ami. Le fonctionnaire compte sur ses aptitudes et son dossier. C'est certainement une injustice à lui faire de lui donner deux fois plus de travail que le voisin qui reçoit déjà un plus fort traitement. La commission, je crois, devrait avoir droit de réglementer ces choses. Ce serait dans l'intérêt public, ce serait améliorer le service et ce serait rendre justice à ceux qui sont entrés dans le service par voie de concours.

L'hon. M. FISHER : Cette disposition s'applique à ceux seulement qui sont dans le service. Ces fonctionnaires ont atteint leur rang actuel en vertu de la loi en vigueur, et nous ne devrions pas, je crois, le changer, même sur la proposition de la commission. Ils auront à subir leur examen quand ils demanderont de l'avancement, mais dans l'intervalle, il ne serait pas juste d'amoindrir leur rang.

M. CONMEE : Je n'entends pas que personne dans le service descende de son rang mais je prétends que vous devriez faire subir l'examen pour savoir s'il en est qui ne méritent pas d'être du tout dans le service. C'est ce qui a été fait en Angleterre quand la nouvelle loi fut mise en vigueur. Un grand nombre furent mis de côté parce qu'ils n'avaient pas un fond de connaissances générales suffisant ou étaient incapables de remplir une charge quelconque de leur rang. Il ne faudrait pas congédier les vieux serviteurs qui ont acquis de l'expérience, mais s'il en est d'absolument incapables, ils devraient faire place à d'autres. Je ne dis pas non plus qu'il faudrait les jeter sur le carreau ; il serait préférable de leur payer une pension dès à présent que de les garder dans le service s'ils ne valent rien. Si vous voulez introduire le principe de la concurrence dans le service, vous devriez commencer, comme l'a dit l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith), par l'appliquer à ceux qui sont déjà employés.

Sur l'article 39 (augmentation annuelle).

L'hon. M. FOSTER : J'appelle votre attention sur le paragraphe 4. Est-ce à dire que l'augmentation annuelle de $100 indiquée dans le 1er paragraphe est subordonnée aux conditions stipulées au paragraphe 4 ?

L'hon. M. FISHER : Non, au paragraphe 3, je crois.

L'hon. M. FOSTER : Il semble en le lisant qu'il s'applique à tous.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député remarquera à la ligne 33e : " et dans le cas d'officier, commis ou autres employés de la 2e et de la 3e divisions auxquels il peut être donné par surcroît une majoration supplémentaire accompagnée d'un certificat de mérite décerné par la commission".

L'hon. M. FOSTER : Vous omettez la 1re classe dans cette disposition qui exige un certificat, n'est-ce pas ?

L'hon. M. FISHER : L'intention est que le service de l'augmentation ordinaire s'effectue sans un certificat de la commission. Ce certificat est nécessaire pour l'augmentation exceptionnelle ou au mérite, qui n'existe pas dans la 1re classe.

L'hon. M. FOSTER : Quand il se présente une augmentation extraordinaire dans la 1re classe...

L'hon. M. FISHER : Il n'y en a pas.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre persiste-t-il à accorder l'augmentation de $100 par année au lieu de $50 dans les rangs supérieurs ?

L'hon. M. FISHER : Je crois que oui.

Sur l'article 44.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député de Toronto-nord propose un amendement dont il vient de me remettre le texte. Je l'ai lu et sa rédaction ne me va pas. J'en ai un moi-même qui est plus dans le style de nos lois. Le sien est plutôt dans le ton d'une résolution ou d'une déclaration. Voici l'amendment qu'a rédigé le département de la Justice et qui, je crois, recevra, l'approbation de l'honorable député :

Nul officier, commis ou employé du service civil n'est privé de voter à une élection fédérale ou provinciale si, en vertu de la loi compétente, il a le droit de voter. Mais il est défendu à tout officier ou commis de se livrer ou autrement à un travail de parti dans ces élections.

M. BLAIN : D'après cette disposition, un fonctionnaire peut-il agir comme président d'un bureau de scrutin ?

L'hon. M. FISHER : A mon sens, ce n'est pas une charge politique.

M. DANIEL : Pourquoi l'expression " ou autrement " ?

L'hon. M. FISHER : Parce qu'il est déjà autorisé à voter.

M. LENNOX : Ce n'est pas un travail de parti.

L'hon. M. FISHER : C'est au cas où on pourrait l'interpréter ainsi.

M. LENNOX : L'honorable ministre ne croit-il pas qu'un président d'élection fait l'œuvre d'un parti ?

L'hon. M. FISHER : Non, le travail d'un sous-officier-rapporteur est essentiellement d'un caractère judiciaire. Il jure de remplir ses devoirs sans préjugés aucun.

M. DANIEL : Ne vaudrait-il pas mieux supprimer les mots "ou autrement" ?

L'hon. M. FISHER : Il resterait un doute à savoir s'il a le droit de voter.

M. DANIEL : Il est dit formellement qu'il a le droit de voter.

M. COCKSHUTT : Quelle est la pénalité en cas de contravention ?

L'hon. M. FISHER : Le Code criminel prescrit la peine.

M. BLAIN : Le ministre dit-il que la charge de sous-officier-rapporteur n'est pas une fonction de parti ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. BLAIN : L'honorable ministre persiste. Mais, s'il veut lire l'histoire politique de la province d'Ontario, principalement l'histoire du parti auquel il appartient lui-même, il verra que c'est strictement une fonction de parti sous bien des rapports et dans bien des comtés de cette province. Mais je ne discuterai pas ce point ; je tiens seulement à exprimer l'opinion que l'on se trompe fort en envisageant la charge de sous-officier-rapporteur comme indépendante des partis. Je suis surpris que le ministre qui prend des dispositions pour soustraire le service civil à l'influence politique, se croit en conscience permettre aux fonctionnaires d'occuper la charge de sous-officier-rapporteur.

M. SPROULE : Je partage absolument l'opinion de l'honorable député (M. Blain). Depuis bien des années l'expérience que nous avons eue avec les sous-officiers-rapporteurs justifie le soupçon qu'un fonctionnaire de l'Etat ne peut remplir cette charge sans presque toujours faire montre de favoritisme politique. A mon avis, il ne convient pas du tout de laisser cette disposition dans le projet de loi.

M. CONMEE : Il me semble qu'un fonctionnaire de l'Etat est très compétent à remplir ces charges. Celle de sous-officier-rapporteur est plus ou moins celle d'un juge, car cet officier est appelé à décider sur l'habilité des électeurs. Si vous nommez à cette charge par exemple l'appréciateur des douanes ou, dans le domaine provincial, le protonotaire ou le shérif suppléant, vous avez ce qu'il y a de mieux. L'honorable député semble en douter. Mais j'ai acquis de l'expérience, et j'ai appris que cette classe d'hommes est plus apte à remplir ces fonctions avec satisfaction que d'autres ayant moins d'expérience et d'habileté.

M. SPROULE : Le personnel subit le joug du Gouvernement au pouvoir, est-ce naturel qu'entre un candidat du Gouvernement et un candidat opposé au Gouvernement, le fonctionnaire reste absolument impartial ? Ce n'est pas dans l'ordre de choses humaines, ni est-ce raisonnable de s'y attendre. Par conséquent, le fonctionnaire n'est pas censé être celui qui agirait le plus impartialement dans ces emplois. La nomination d'un fonctionnaire à cette charge, par le gouvernement qui l'emploie régulièrement en sa qualité officielle, crée un grave soupçon contre l'impartialité du sous-officier-rapporteur.

M. TAYLOR : L'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) pourrait-il me nommer un sous-officier-rapporteur de la dernière élection qui n'était pas un ami du Gouvernement ? Il n'en peut nommer un seul. Ce sont tous des partisans nommés . . .

L'hon. M. FISHER : Il y en a un dans mon comté, M. Nelson Emmerson, sous-officier-rapporteur à Sutton-nord, un franc conservateur.

L'hon. M. FIELDING : Je n'ai pas les noms présents à ma mémoire, mais avec une minute de réflexion, je suis sûr que je pourrais en nommer cinquante dans la Nouvelle-Ecosse.

M. BLAIN : Pendant le débat qui a eu lieu, l'autre jour, le ministre des Finances a dit qu'il croyait que 95 p. 100 des présidents du scrutin appartenaient à l'un ou à l'autre des deux partis politiques. . .

L'hon. M. FIELDING : Je n'ai pas dit cela.

M. BLAIN : L'honorable ministre a approuvé ce que j'avais dit à ce sujet.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député se trompe ; je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. FISHER : Je crois que l'honorable député attribue au ministre des Finances des déclarations que j'ai faites moi-mêmes.

M. BLAIN : L'honorable ministre de l'Agriculture nous rend témoignage sur ce point, mais cela ne m'emp che pas de demander au ministre des Finances s'il ne croit pas que 95 p. 100 des présidents de

scrutin dans les dernières élections fédérales étaient des partisans politiques du Gouvernement.

L'hon. M. FIELDING : Pour la Nouvelle-Ecosse je puis dire avec certitude que ce n'est pas le cas.

M. BLAIN : Quelle proportion alors ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne sais pas. Dans le comté de Halifax, que je représente depuis quelques années, la coutume a été de nommer comme officiers d'élection des gens appartenant aux deux partis. Je crois que la position prise par le shérif du comté de Halifax, que j'ai eu l'honneur de faire nommer à cet emploi, a toujours choisi ses représentants sans considération de partis, et je suis certain que ça été la même chose dans la Nouvelle-Ecosse d'une façon générale. Je ne parle pas des autres provinces. Nous avons entendu peu de plaintes au sujet de leurs présidents de scrutin.

M. BLAIN : On nomme le shérif président de l'élection, et l'on serait porté à croire, d'après les dire du ministre, que c'est le shérif qui nomme aux emplois. Mais il est bien connu que ces nominations ne se font que sur la proposition du candidat.

M. JOHNSTON : C'est-à-dire par vos amis.

L'hon. M. FIELDING : Il n'en est pas ainsi dans ma province. Je ne m'occupe pas de proposer, de choisir ou nommer les présidents de scrutin.

M. JOHNSTON : Mon honorable ami parle de ce qui a eu lieu à Ottawa récemment.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. BLAIN : Au sujet de l'article 44, je désire ajouter quelques mots à ce que j'ai dit avant une heure. Je crois qu'après avoir bien pesé les choses, le ministre conviendra qu'il a commis une erreur en permettant, par ce bill, aux fonctionnaires publics, d'accepter les fonctions de président de scrutin dans les élections politiques.

J'ai entre les mains la preuve que plusieurs fonctionnaires publics ont agi comme présidents de scrutin dans certaines élections de la province d'Ontario. Si mon honorable ami veut repasser l'histoire des élections de la province d'Ontario il en viendra à la conclusion qu'il devrait, en ce moment où il veut reformer le personnel, ajouter à ce bill un article qui défendrait aux fonctionnaires publics de prendre les fonctions de présidents de scrutin.

Nous avons vu dans la province d'Ontario un président d'élection apporter chez lui la boîte aux bulletins après la votation et la garder toute la nuit, et on a découvert qu'il l'avait ouverte et avait changé les bulletins. Lorsque le procès en invalidation eut lieu on voulut l'avoir comme témoin, mais on ne put le trouver, il s'était sauvé aux Etats-Unis, et je ne sais pas s'il en est revenu depuis. Ceci se passait dans le comté de Grey-nord.

J'ai entre les mains une autre déclaration dans laquelle il est dit qu'un président d'élection a nommé, dans une élection dans la province d'Ontario, un président de scrutin qui ne résidait pas dans le Canada et qui s'est présenté sous un nom faux.

L'hon. M. FISHER : Etait-ce un fonctionnaire?

M. BLAIN : Non. Mais ce fait aide à démontrer que la population d'Ontario a raison d'être soupçonneuse des présidents de scrutin. Je ne m'entendrai pas bien longuement sur la question car ce n'est pas le temps opportun, mais je désire dire à mon honorable ami, et y mettre autant de force que possible, que s'il veut faire un bill qui reçoive l'approbation des deux côtés de la Chambre, il devrait s'efforcer de défendre entièrement aux fonctionnaires de se mêler de politique, et à cet effet il devrait insérer un article disant qu'aucun des fonctionnaires publics ne pourra accepter d'agir comme président de scrutin dans une élection législative. Sans un article de ce genre le bill que veut faire adopter mon honorable ami ne recevra pas l'attention qu'il voudrait qu'on lui donne, parce qu'il prêtera au soupçon, et mon honorable ami lui-même sera soupçonné, s'il laisse adopter ce bill sans un article de ce genre.

L'hon. M. FISHER : Je prétends que servir comme président de scrutin n'est pas faire un acte de partisan politique, que la personne soit un employé de l'administration ou non. Mais si ce président favorise indûment un parti dans l'exécution de ses fonctions, il viole le serment qu'il a prêté en acceptant la charge, et si un fonctionnaire public se rendait coupable de cette faute, je le destituerais, s'il était en mon pouvoir. Mais c'est une question qui doit être discutée plutôt à l'occasion de la loi électorale que de la loi sur le personnel, et je ne puis consentir à la proposition d'empêcher un fonctionnaire public de faire fonctions de président de scrutin.

Sur l'article 47.

47. Chaque fois que les articles 5, 8, 10 (alinét b du premier paragraphe), 21, 22, 23, 24, 26 (paragraphe 2), 32, 33, 36 et 37 (paragraphe 4) autorisent ou prescrivent quelquechose qui est à effectuer par le Gouverneur en conseil ou par voie de décret du conseil, cette chose, lorsqu'il s'agit des officiers, commis et employés de la Chambre des communes ou du Sénat, doit se faire par la Chambre des communes ou par le Sénat, selon le cas, par voie de résolution, et lorsqu'il s'agit des officiers, commis et employés de la bibliothèque du Parlement ou de ceux des autre sofficiers, commis ou employés qui sont sous la direction commune des deux chambres du Parlement, doit se faire

par les deux chambres du Parlement par voie de résolution.

L'hon. M. FISHER : Je désire ajouter au bill, sous le numéro 47, cet article qui se rapporte aux employés du Sénat et de la Chambre des communes, et de la bibliothèque du Parlement.

M. R. L. BORDEN : Je crois que la mesure est bonne, mais j'estime que d'après la manière dont l'article est redigé, ce sera encore le Gouverneur en conseil qui aura l'initiative concernant les greffiers et et autres employés des deux Chambres, car bien que la loi dise que ses actes seront subordonnés à une résolution des Chambres, ce n'est pas moins lui qui agira. La difficulté dans ce cas-ci, c'est que la Chambre ne pourra jamais faire aucun changement sans s'adresser au Gouverneur en conseil qui sera le maître de la situation. Je crois que les termes de l'article me donnent raison :

Chaque fois que les articles (ceux énumérés) autorisent ou prescrivent quelque chose qui est à effectuer par le Gouverneur en conseil ou par voie de décret du conseil, cette chose, lorsqu'il s'agit des officiers, commis et employés de la Chambre des communes ou du Sénat, doit se faire par la Chambre des communes ou par le Sénat, selon le cas, par voie de résolution.

Ce que veut dire que le conseil exécutif rendra un décret basé sur une résolution de la Chambre des communes; c'est évidemment ce que cela signifie. Au lieu de cela je propose le texte suivant :

Chaque fois que les articles (énumérés) autorisent ou prescrivent quelque chose qui est à effectuer par le Gouverneur en conseil ou par voie de décret du conseil, cette chose, lorsqu'il s'agit des officiers, commis et employés de la Chambre des communes et du Sénat, doit se faire par la Chambre des communes ou par le Sénat, selon le cas, par voie de résolution, et lorsqu'il s'agit des officiers commis et employés de la bibliothèque du Parlement ou de ceux des autres officiers, commis ou employés qui sont sous la direction commune des deux chambres du Parlement, doit se faire par les deux chambres du Parlement par voie de résolution.

L'hon. M. FISHER : Je crois que mon honorable ami a raison, et que l'on devrait dire: " le Gouverneur en conseil sur une résolution de la Chambre des communes ". Telle était notre intention.

On a soulevé au sujet des employés de la Chambre des communes un autre point que j'ai promis d'étudier et auquel je veux pourvoir par l'amendement suivant :

48 Rien en la présente loi ni dans la loi du service civil ne saurait être interprété de façon à restreindre les privilèges dont jouissent présentement les officiers, commis et employés de la Chambre des communes ou du Sénat ou de la bibliothèque du Parlement, relativement à la présence, aux heures du bureau, aux congés d'absence, ou à la poursuite, pendant l'intervalle des sessions, d'occupations qui leur donnent droit de recevoir un traitement ou une rémunération supplémentaire.

Je crois que cette disposition permettra aux employés de la Chambre des communes de conserver, en dehors des sessions, tous leurs droits et privilèges actuels.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que les mots " traitement ou rémunération supplémentaires " veulent dire traitement ou rémunération qui viendra du dehors ou du Gouvernement ?

L'hon. M. FISHER : De n'importe où ; n'importe quel emploi. Le but de cet article est de pourvoir au cas des sténographes officiels spécialement qui souvent font de l'ouvrage pour les commissions, lequel ouvrage est payé probablement par le Gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que les mots : " dans tout autre emploi pendant les vacances du Parlement " suffiraient.

L'hon. M. FISHER : Je ne crois pas que ce serait suffisant si c'était de l'ouvrage payé par l'Etat, parce qu'il y a un autre article qui les empêche d'être payés pour des travaux de ce genre. Ces mots sont mis là pour obvier à cette restriction.

M. BERGERON : Les sténographes peuvent-ils aujourd'hui travailler pour un autre service public et se faire payer ?

L'hon. M. FISHER : Oui, et cet article leur conserve ce privilège.

(La motion est adoptée.

L'article 10 est remis en discussion.

L'hon. M. FISHER : On a laissé l'article 10 en suspens afin de me permettre d'étudier une proposition de l'honorable député de Toronto-nord. J'ai examiné l'amendement que mon honorable ami veut proposer, mais je ne crois pas que les termes conviennent. Je consentirai à me rendre en grande partie à ses vues en insérant les mots: " le régime de la loi du service civil ou de la loi actuelle ". Je propose donc d'insérer après le mot " sur " les mots suivants : " la mise à exécution de la loi du service civil ou de la présente loi. Cela permettra à la commission d'agir en vertu de la loi du service civil.

(L'article ainsi amendé est adopté.)

M. STEWART : On a soulevé ce matin, au sujet d'un article déjà adopté une question qui a donné lieu à beaucoup de discussion et sur laquelle je voudrais appeler l'attention du comité avant qu'il fasse rapport de ce bill. Il a été décidé par ce bill que les secrétaires des comités de la Chambre des communes, seront soumis à la commission dans les questions de promotion. Je ne sais pas de quel œil mes honorables collègues de cette Chambre, voient cette proposition, mais il me semble

que les secrtéaires des comités sont éminemment compétents à remplir les fonctions qu'ils occupent, vu leurs nombreuses années de service et d'expérience, et que le greffier de la Chambre, l'Orateur et la commission d'économie interne, sont les meilleurs juges de l'avancement que méritent les employés de la Chambre. On devrait laisser cette question entre leurs mains. L'amendement qui a été proposé est ainsi conçu :

26a. Nul certificat d'aptitude décerné par la commision ne sera nécessaire pour la promotion à un emploi vacant dans le personnel de l'une des deux chambres parlementaires, s'il existe une proposition du greffier de la Chambre approuvé par l'Orateur.

C'est le désir unanime des secrétaires des comités de la Chambre.

M. BERGERON : Est-ce que la commission d'économie interne est abolie par ce bill ?

L'hon. M. FISHER : Non. Je crois que cette question a été longuement étudiée. Nous soumettons simplement les employés de la Chambre des communes, du Sénat et de la bibliothèques aux mêmes obligations auxquelles sont soumis les autres fonctionnaires publics avant de recevoir leur certificat d'aptitures de la commission lorsqu'ils sont promus. Ce certificat sera basé sur des renseignements que la commission peut obtenir de la façon qu'il lui plaira, et je ne crois pas qu'il y ait aucun danger au sujet de la promotion d'aucun fonctionnaire. Je crois qu'il serait malheureux de changer cet article et d'adopter une règle concernant les employés des deux Chambres du Parlement, différente de celle qui est appliquée au reste des fonctionnaires.

(L'amendement de M. Stewart est rejeté.)

Le comité fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.

NOMINATIONS DE JUGES DANS LA PROVINCE DE QUEBEC.

Sir WILFRID LAUREIER propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. BERGERON : L'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a promis l'autre jour, de me dire si de nouveaux juges seraient nommés par le gouvernement fédéral, dans la province de Québec, suivant la loi adoptée par la législature de Québec.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le Gouvernement a décider de ne proposer cette année, aucune législation tendant à nommer de nouveaux juges dans Québec. La législature de Québec a adopté un bill qui autorise la nomination d'un juge additionnel dans le district de Québec et de trois nouveaux juges dans le district de Montréal. L'honorable Lomer Gouin, procureur général de la province, nous a envoyé des statistiques à ce sujet, et nous croyons qu'il est de notre devoir, au lieu d'agir suivant l'avis de la législature de Québec, d'appeler l'attention des législatures, non seulement de Québec, mais des autres provinces aussi, sur la possibilité de modifier leur système actuel en vue de concentrer leurs juges dans certains districts, et par ce moyen éviter la nécessité d'autres nominations.

Le ministre de la Justice est d'avis, et cet avis est partagé par un grand nombre, qu'il y a présentement dans Québec un nombre suffisant de juges pour satisfaire aux besoins de la province, s'ils étaient répartis autrement qu'ils le sont aujourd'hui. Si tous les juges, par exemple, qui ont très peu à faire dans les centres ruraux étaient obligés par une loi de remplir les fonctions judiciaires à Montréal et à Québec, nous éviterions alors la nécessité de faire de nouvelles nominations.

Le Gouvernement en est donc venu à la décision de communiquer ces observations au procureur général de Québec, et de ne pas proposer pendant cette session la loi que l'on demande.

M. BERGERON : Je crois que mon honorable ami a raison, mais je lui rappellerai qu'une réforme de ce genre a été essayée déjà dans le bill connu sous le nom de bill Casgrain, mais elle n'a pas pu être accomplie. Naturellement, la Chambre des communes est obligée de suivre les dictées des législatures provinciales en ces matières. J'ai déjà entendu l'honorable premier ministre nous dire en d'autres circonstances que nous ne devions pas discuter mais agir. Il n'y a aucun doute qu'il faut faire quelque chose dans le sens de la proposition de l'honorable premier ministre. Je crois moi-même qu'il y aurait assez de juges dans la province de Québec si le système était changé. Mais si les législatures locales ne désirent pas changer de système, en quelle situation nous trouvons-nous ? Supposons que la législature de Québec vote une loi, ainsi qu'elle a le droit de le faire, et que notre seul pouvoir soit de nommer des juges.

Sir WILFRID LAURIER : Le système actuel qui nous est imposé par l'acte de l'Amérique britannique du Nord ne donne aucune satisfaction et ne peut continuer à exister bien longtemps. Il nous faudra faire quelque chose pour le modifier. Dans l'intervalle il est vrai que l'on a fait dans Québec une tentative de réforme qui a manqué, mais je crois qu'il est bon de signaler à l'attention du procureur général de la province la nécessité de faire un nouvel effort pour améliorer la situation. Je crois que l'opinion générale est que s'il était possible au lieu de laisser les juges

dispersés comme ils le sont à présent—quelques-uns étant encombrés d'ouvrage, comme à Montréal et, dans une certaine mesure, à Québec, tandis que dans d'autres districts ils ont une véritable sinécure—de les concentrer, nous obvierions, à la nécessité de faire de nouvelles nominations.

Je me rends compte des difficultés que le premier ministre et le procureur général de Québec rencontrent dans le règlement de cette question. Il sera alors de notre devoir d'étudier la situation. J'ai déjà déclaré, et je veux m'en tenir à ces déclarations, que le gouvernement fédéral n'a pas de choix, c'est-à-dire pas d'alternative ; il faut qu'il agisse ; mais mon honorable ami concédera que si nous sommes réduits à l'obligation de ne pouvoir obtenir de réforme dans une province de ce que nous considérons être un mal, il est possible que nous soyons obligés de modifier tout le système des nominations judiciaires et d'en laisser la charge aux provinces, ou adopter un autre moyen quelconque pour sortir des difficultés actuelles. Pour ma part, je crois qu'il est possible d'éviter la nécessité de nouvelles nominations de juges. Personne ne désire avoir plus de juges, qu'il n'est nécessaire d'en avoir pour l'expédition des affaires judiciaires du pays. Dans l'intervalle le Gouvernement croit qu'il est bon d'appeler l'attention du procureur général sur l'état de choses que nous considérons être sérieux.

REJET D'UNE MOTION CONCERNANT UN AMENDEMENT A LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) propose :

Que tous les mots de la motion principale soient supprimés et remplacés par les suivants:

Que l'objet n° 36 du tableau des Projets et Objets d'intérêt public, portant: Prise en considération de l'amendement fait par le Sénat au bill (n° 3) tendant à modifier la loi des chemins de fer, soit maintenant appelé et délibéré.

Je désire proposer cet amendement à la motion qui vient d'être faite, bien que ce ne soit pas tout à fait la coutume. J'ai remis entre les mains du ministre des Chemins de fer une copie de l'amendement. Je regrette qu'il ne puisse consentir à l'accepter. Ce bill est le bill généralement connu sous le nom de bill pour la protection des personnes aux passages à niveau.

Il a été adopté unanimement par cette Chambre et envoyé au Sénat le 12 décembre. Le Sénat ne l'a discuté que quatre mois plus tard, le 31 mars, et il a ajouté un amendement que je ne puis pas discuter maintenant, mais qui, à mon avis, détruit tout le principe du bill. Je crois que nous devrions discuter cet amendement à cette loi très importante avant d'accorder de nouveaux subsides. Lorsque le bill est revenu du Sénat le 31 mars, le Gouvernement s'était réservé tous les jours de la semaine, à part le lundi, et le lundi suivant avait été pris aussi par le Gouvernement, avant que le bill nous fût revenu du Sénat. Je ne critique pas le Gouvernement parce qu'il s'est réservé tous les jours de la semaine. Mais si le Sénat s'était occupé de ce bill un peu plus tôt pendant la session, on en aurait fait un bill public. A cause du délai du Sénat le bill n'a jamais pu être étudié dans cette Chambre, ou si on l'avait proposé je suis certain que la Chambre aurait rejeté l'amendement et insisté pour avoir une conférence avec le Sénat en vue d'induire ce dernier à consentir à voter une législation que nous croyons bonne.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je ne crois pas qu'il serait sage à la période actuelle de la session de reprendre la discussion sur les projets d'intérêt public. Il y a plusieurs bills qui sont inscrits à l'ordre du jour que nous espérions pouvoir adopter pendant la présente session mais il faudra de toute nécessité les abandonner. Je crois qu'il serait peu sage de faire une exception pour ce bill en particulier. Conséquemment je demande à la Chambre de repousser l'amendement.

(L'amendement de M. Lancaster est mis aux voix et rejeté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Alcorn,	Lewis,
Avery,	Martin (Queen) (I.P.-E.),
Barr,	Monk,
Beattie,	Morin,
Bennett,	Northrup,
Bergeron,	Owen,
Blain,	Paquet,
Borden (Carleton),	Perley,
Boyce,	Porter,
Chisholm (Huron),	Pringle,
Clements,	Reid (Grenville),
Cockshutt,	Roche (Marquette),
Crocket,	Schaffner,
Daniel,	Stanfield,
Elson,	Staples,
Foster,	Taylor,
Ganong,	Tisdale,
Haggart,	Ward,
Kemp,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Lake,	Wright (Muskoka)—42.
Lancaster,	
Lennox,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Aylesworth,	Lemieux,
Borden (sir Frederick),	Loggie,
Boyer,	Macdonald,
Brodeur,	Maclean (Lunenburg),
Brown,	Macpherson,
Caldwell,	McColl,
Calvert,	McCool,
Carvell,	McIntyre (Perth),
Cash,	McIntyre (Strathcona),
Clarke,	McKenzie,
Conmee,	McLean (Huron),
Copp,	McLennan,

Crawford,	Marcile (Bagot),
Cyr,	Marcil (Bonaventure),
Demers,	Martin (Wellington),
Desjardins,	Mayrand,
Devlin,	Miller,
Dugas,	Pardee,
Ethier,	Paterson,
Fielding,	Parent,
Finlayson,	Pickup,
Fortier,	Proulx,
Galliher,	Pugsley,
Gauvreau,	Reid (Ristigouche),
Geoffrion,	Roche (Halifax),
German,	Ross (Cap-Breton),
Girard,	Ross (Rimouski),
Gordon,	Ross (Yale-Caribou),
Graham,	Savoie,
Greenway,	Schell (Glengarry),
Harty,	Sinclair,
Hughes (King) (I.P.-E.),	Smith (Oxford),
Hunt,	Talbot,
Jackson (Selkirk),	Telford,
Johnston,	Templeman,
Kennedy,	Turcotte,
Lanctôt (Richelieu),	Turgeon,
Lapointe,	Turriff,
Laurier (sir Wilfrid),	Verville,
Lavergne,	Watson,
Law,	Wright (Renfrew),
	Zimmerman.—85.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
B-land,	Ames,
Bickerdike,	Armstrong,
Bureau,	Barker,
Burrows,	Brabazon,
Carney,	Bristol,
Caron,	Broder,
Dyment,	Christie,
Emmerson,	Clare,
Beauparlant,	Forget,
Finlay,	Fowler,
Fisher,	Henderson,
Grant,	Herron,
Guthrie,	Hughes (Victoria),
Hall,	Jackson (Elgin),
Knowles,	Lalor,
LeBlanc,	Léonard,
Logan,	Lefurgey,
McCraney,	Macdonell,
Oliver,	MacLaren,
Ratz,	Maclean (York-sud),
Black,	McCarthy (Calgary),
Schell (Oxford),	McLean (Queen) (I.P.-E.),
Sloan,	Marshall,
Sifton,	Osler,
Smith (Nanaïmo),	Seagram,
Stewart,	Smith (Wentworth),
Tobin,	Thompson,
Tolmie,	Walsh (Huntingdon),
McLean (York-centre),	White,
Chisholm (Antigonish),	Wilmot,
Parmelee.	Worthington.

MODIFICATION DE LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. A. C. BOYCE : Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil je désire demander à l'honorable ministre des chemins de fer s'il a l'intention de tenir la promesse qu'il m'a faite le 30 juin dernier, en réponse à certaines remarques concernant l'article 415 de la loi des chemins de fer, d'après laquelle, avant la fin de la présente session, le Gouvernement déposerait un amendement basé sur les demandes que je faisais alors.

L'hon. G. P. GRAHAM : L'affaire est entre les mains du ministre de la Justice et le bill sera déposé pour remédier à cet état de choses.

LE DERNIER EMPRUNT CANADIEN.

L'hon. M. FOSTER : Je désire demander au ministre des Finances s'il peut renseigner la Chambre au sujet de l'emprunt qu'il a négocié récemment sur le marché de Londres. J'ai vu dans les journaux certains rapports à ce sujet, et je crois que la Chambre a droit à une explication de la part du ministre des Finances.

L'hon. M. FIELDING : Les renseignements publiés par les journaux sont substantiellement corrects, et je me ferai un plaisir d'en donner d'autres si on le désire. Sur quel détail particulier mon honorable ami veut-il que je le renseigne ?

L'hon. M. FOSTER : Je veux savoir à quel taux l'emprunt a été négocié, et quelle maison l'a pris. Je ne demande aucuns détails particuliers, mais seulement les renseignements ordinaires que le Gouvernement à l'habitude de donner.

L'hon. M. FIELDING : C'est un emprunt à courte échéance, quatre et cinq ans ; il a été fait à 3¾ p. 100. Il est destiné en partie, bien que pas complètement, à rembourser l'emprunt qui devient dû en novembre prochain. L'emprunt a été souscrit par les financiers de Londres qui ont l'habitude de faire des transactions de ce genre, et en ce qui concerne le Gouvernement, nous avons bien réussi. Les journaux ont dit avec raison que la population en général n'a pas souscrit une grande partie de cet emprunt. Il n'y a là rien d'extraordinaire, parce que, ainsi qu'il a été dit dans un télégramme que j'ai eu occasion de lire dans le "Star" de Montréal concernant l'accueil qui a été fait à d'autres emprunts sur le marché de Londres, celui du Canada a été très satisfaisant. Le champ d'emprunt du Canada par les municipalités et autres, a été bien employé pour nos obligations, et il est très difficile d'en faire souscrire d'autres. Cependant, tel est l'état des choses ; nous avons cependant fait un emprunt à courte échéance de £5,000,000 ou $25,000,000 à 3¾ p. 100.

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

Canaux (imputables sur le capital).—Canal Welland, éclairage et force électriques, $50,000.

M. BERGERON : Je suppose que c'est le bon moment de demander à mon honorable ami si la nouvelle publiée l'autre jour dans les journaux est exacte, à savoir qu'il aurait dit dans un discours prononcé quelque part dans Ontario que le Gouvernement se proposait d'approfondir le canal Welland à 25 pieds et construire le canal de la baie Georgienne, de même que le chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : J'ai dit que trois projets étaient à l'étude et méritaient l'attention du public d'ici à peu de temps. Je parlais de la question des transports et j'ai posé devant le public ces trois problèmes. J'ai dit que le chemin de la baie d'Hudson serait construit sans retard, et je répète aujourd'hui cette déclaration. J'ai discuté les deux projets d'une manière générale en faisant voir que si le Canada voulait faire concurrence au canal Erie, lorsqu'il sera creusé, il faudra nécessairement creuser le canal Welland à 25 pieds.

M. LANCASTER : L'honorable ministre a-t-il fait une déclaration à Sainte-Catherine, au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami me demandait des renseignements au sujet d'un discours postérieur et peut-être meilleur.

M. LANCASTER : J'admets que le discours prononcé par l'honorable ministre n'était pas très bon et n'a pas réussi à faire élire son candidat.

L'hon. M. GRAHAM : On ne peut pas dire cela encore.

M. LANCASTER : Les journaux libéraux ont rapporté que le ministre avait dit à Sainte-Catherine que le Gouvernement se proposa t d'approfondir le canal Welland. Il a dit cela dans la région même où se trouve le canal Welland et il pouvait avoir des raisons particulières pour parler ainsi à cet endroit. Si le ministre déclare que le Gouvernement ne fait qu'étudier ces trois projets, c'est déjà quelque chose ; mais les électeurs du comté de Lincoln ont compris que le Gouvernement allait faire approfondire le canal Welland.

L'hon. M. FOSTER : A quoi va-t-on employer ce crédit ?

L'hon. M. GRAHAM : A l'éclairage électrique et à la manœuvre des portes d'écluses à l'électricité.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce une somme additionnelle à celle que nous avons déjà votée pour terminer les travaux d'éclairage et installer une usine, si nécessité il y a.

L'hon. M. GRAHAM : Ce crédit sera réellement employé à achever l'usine.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre établit alors une usine appartenant à l'Etat, pour faire l'éclairage du canal à l'électricité et servir à tout canal.

L'hon. M. GRAHAM : Nous achetons l'électricité actuellement et nous nous en servons pour la manœuvre des portes d'écluses et éclairer le canal.

L'hon. M. FOSTER : Vous ne produisez pas l'énergie électrique ?

L'hon. M. GRAHAM : Non.

L'hon. M. FOSTER : De qui l'achetez-vous ?

L'hon. M. GRAHAM : De la Cataract Power Company.

L'hon. M. FOSTER : Comment?

L'hon. M. GRAHAM : Nous la payons $14 par force de cheval.

L'hon. M. FOSTER: En vertu d'un traité pour dix ans?

L'hon. M. GRAHAM : Oui, un traité de dix ans.

L'hon. M. FOSTER : De quelle usine alors le ministre parle-t-il ?

L'hon. M. GRAHAM : De l'usine connue sous le nom d'usine de distribution.

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi ne pas le dire dans le budget. Vous en parlez comme si c'était une usine produisant de l'électricité. Est-ce que tout le canal est éclairé à l'électricité aujourd'hui ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. GRAHAM : On estime le coût total à $450,000.

L'hon. M. FOSTER : Pour ériger l'usine nécessaire à la distribution de l'énergie et l'éclairage électrique le long du canal?

L'hon. M. GRAHAM : Non. Nous l'utilisons pour ouvrir toutes les portes et les ponts. Ce crédit représente le coût de l'ouverture et de la fermeture des portes des écluses et des ponts.

L'hon. M. FOSTER : Mais il n'y a rien dans cette somme pour la mise en exploitation. C'est une dépense portée au compte du capital pour installation ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui, mais nous installons les machines nécessaires à l'ouverture des portes. C'est seulement un outillage pour la transmission de l'électricité nécessaire pour l'éclairage.

L'hon. M. FOSTER : Alors tout l'outillage nécessaire à l'éclairage du canal et à

la manœuvre des portes et des ponts, coûtera $450,000. De qui avez-vous acheté les machines et sur quel principe?

L'hon. M. GRAHAM : De différentes compagnies ; nous avons demandé des soumissions dans tous les cas.

L'hon. M. FOSTER : Combien coûtera l'entretien annuel lorsque toute l'installation sera terminée.

L'hon. M. GRAHAM : Environ $15,000 suffiront pour couvrir tous les frais.

L'hon. M. HAGGART : Est-ce qu'il y aura économie dans ce système ?

L'hon. M. GRAHAM : Il devrait y en avoir lorsque tous les travaux seront faits à l'électricité.

M. BERGERON : Combien aviez-vous d'employés auparavant ?

L'hon. M. GRAHAM : Pour commencer nous payions $20,000 par année pour le gaz.

M. LANCASTER : Non, le gaz était fourni à raison de $10,000 par année pour tout le canal, sans aucune dépense imputable sur le capital.

M. BERGERON : Maintenant que l'outillage du canal fonctionne à l'électricité, il ne faut plus autant d'hommes. Combien en employez-vous aujourd'hui, et combien en employait-on auparavant ?

L'hon. M. GRAHAM : Pour ainsi dire autant : deux par écluse. Il est impossible d'en employer moins. Ça n'est peut-être pas très économique mais c'est très avantageux pour les armateurs.

M. BERGERON : La première fois que nous avons parlé d'employer l'électricité, on a allégué comme raison, qu'il faudrait moins d'hommes. Sur le canal Welland vous avez employé huit hommes par écluse.

L'hon. M. GRAHAM : Non. Deux hommes durant le jour et deux hommes durant la nuit.

M. BERGERON : Outre le chef d'écluse?

L'hon. M. GRAHAM : Y compris le chef d'écluse.

M. BERGERON : Puisque l'on emploie aujourd'hui l'électricité, que font ces trois employés ?

L'hon. M. GRAHAM : Impossible de faire fonctionner une écluse sans qu'il y ait un homme de chaque côté, même si on l'ouvre sans employer de main-d'œuvre. Impossible de se dispenser de deux hommes durant le jour et de deux autres durant la nuit.

M. J. D. REID : Combien d'écluses sur le canal Welland ?

L'hon. M. GRAHAM : Trente-six et une porte de garde.

M. J. D. REID : Combien sur le canal Cornwall ?

L'hon. M. GRAHAM : Six ou sept.

M. J. D. REID : Est-il vrai qu'il en coûtera $15,000 par année pour faire fonctionner et pour entretenir cet outillage, quand on aura achevé de l'installer ?

L'hon. M. GRAHAM : Cette somme comprendrait aussi le coût du pouvoir électrique.

M. J. D. REID : Ce ne serait pas nécessaire de faire d'autres dépenses pour fournir l'éclairage, entretenir cet outillage et fournir le pouvoir.

L'hon. M. GRAHAM : Cela ne comprendrait que les hommes directement occupés à faire fonctionner l'outillage électrique. Les éclusiers n'y seraient pas compris.

M. J. D. REID : Cela comprendra-t-il tous les hommes employés à faire fonctionner l'outillage électrique et le Gouvernement devra-t-il payer en outre le même nombre d'hommes employés aujourd'hui ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui, virtuellement le même nombre.

M. J. D. REID : Le Gouvernement va payer $15,000 de plus qu'il paie aujourd'hui. En outre, il faudra toujours verser, chaque année, l'intérêt de ces $450,000 même à 3 p. 100; cela ferait encore $13,500 de plus. Le canal Welland nous coûtera donc chaque année $28,500 de plus. Que dire de cela comparativement au canal de Cornwall ? Ce dernier canal ne comprend que six ou sept écluses et le Gouvernement a garanti de payer, pour fourniture d'éclairage et de pouvoir à ce canal, environ $50,000 par année durant quatre-vingt-neuf ans. A en juger d'après ce que nous coûte le canal Welland, il doit y avoir quelque chose à redire au sujet du canal de Cornwall, si le canal Welland coûte seulement $30,000 par année, de plus que ce que l'on payait, pourquoi l'honorable ministre ne cherche-t-il pas à faire une épargne au sujet du canal Cornwall ? N'ayant que six ou sept écluses il ne devrait pas coûter plus de $10,000 ou $12,000.

L'hon. M. GRAHAM : L'éclairage du canal de Cornwall a été donné à l'entreprise pour des années.

M. J. D. REID : Pour quatre-vingt-neuf ans.

L'hon. M. GRAHAM : Eh bien, il a été donné à l'entreprise. Voilà pourquoi il m'est impossible de faire le même arrangement au sujet du canal Cornwall qu'au sujet du canal Welland. L'honorable député dit que le canal de Cornwall nous coûte $15,000. Mais cette somme comprenait $10,000 pour

gaz d'éclairage et ne comprenait pas les frais de fonctionnement des écluses.

M. J. D. REID : Mais l'honorable ministre garde le même nombre d'hommes et il dépense en outre $15,000 plus $13,000 ou $14,000 à titre d'intérêt soit un total de $28,000 ou $30,000. Déduction faite des $10,000 représentant l'éclairage au gaz le Gouvernement dépense donc et dépensera toujours à l'avenir $18,000 par année de plus que coûtait autrefois le canal Welland.

M. J. T. SCHELL : L'honorable député (M. Reid) dit que le canal de Cornwall nous coûte plus de $50,000 par année. N'est-ce pas la moitié plus que ce que nous payons vraiment ?

M. J. D. REID : Voilà une question posée franchement. A la page W-83 du rapport de l'auditeur général pour les neuf mois expirés le 31 mars 1907, l'honorable député trouvera qu'il a été effectué certains paiements au sujet du canal de Cornwall. Ainsi il a été payé à la St. Lawrence Power Co., pour éclairage électrique à raison de 30 cents par lumière par nuit, $15,493.20 et pour quatre cents chevaux-vapeur, à raison de $63 par année, $18,847.92 soit un total de $34,541.12. L'honorable député va-t-il contester l'exactitude de cet état ? Eh bien, si l'on a payé cette somme pour neuf mois, il suffit d'y ajouter un quart pour trouver que la dépense de toute l'année s'élève à peu près à la somme que j'ai mentionnée.

M. J. T. SCHELL : Quand cette question a été débattue, il y a quelques années, on a établi que le Gouvernement avait fait avec la compagnie Davis, comme aujourd'hui sous le nom de St. Lawrence Power Co., un marché d'un peu plus de $52,000 par année. Ce marché fut conclu, à certaines conditions, par l'ancien gouvernement et fut exécuté. Mais le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux a réduit cette somme à environ $28,000. Depuis lors, il a construit les ateliers et fait à Cornwall de nouveaux ouvrages qui ont pu causer au Gouvernement des dépenses nouvelles et nécessaires. Cependant, je ne puis fournir de renseignements exacts à ce sujet. Mais comme on l'a déclaré à la Chambre dans ce temps-là il a été fait un marché de $52,000 que l'administration actuelle a réduit à $28,000.

M. J. D. REID : Il y a des années que ce marché a été conclu. Dans ce temps-là l'art et la science n'avaient pas encore fait faire à l'électricité les progrès que nous constatons aujourd'hui. Mais ce marché n'était fait que pour vingt ans. Il aurait dû expirer vers cette année. Mais le gouvernement actuel a fait un marché pour quatre-vingt-neuf ans et, comme je l'ai dit il dépense environ $45,000 pour ces six ou sept écluses, représentant à peu près le quart du nombre d'écluses qu'il y a sur le canal Welland. Avec à peu près la moitié de ce qu'il paie au sujet des écluses de Cornwall il paierait les frais d'exploitation et l'intérêt ue pourrait raisonnablement exiger le fonctionnement de quatre fois plus d'écluses. A en juger d'après ce que coûte le canal Welland, il coûte vraiment trop cher.

M. J. T. SCHELL : L'honorable député a dit que l'électricité a fait beaucoup de progrès depuis une certaine époque, mais s'il veut bien comparer ce qu'a fait le gouvernement actuel avec ce qu'ont fait ces prédécesseurs, il trouvera que nous avons réalisé l'épargne que j'ai signalée. Je ne crois pas que nous ayons à nous plaindre.

M. J. D. REID : L'honorable député (M. Shell) oublie que le marché fait par le gouvernement actuel a été fait pour quatre-vingt-neuf ans. Je ne vois pas pourquoi l'honorable député de Glengarry s'intéresse si particulièrement au canal de Cornwall. Il s'est produit dans ce canal une brèche dont l'honorable député est pour ainsi dire responsable et voici pourquoi. Grâce à son influence on a nommé un surintendant qui avait été instituteur et avait été employé comme commis à raison de $30 par mois aux ateliers du Pacifique. A ce canal et à tous ces canaux l'on a préposé un homme sans expérience et on l'a chargé de diriger tous les employés qui avaient l'avantage d'une longue expérience.

Une VOIX : Qui l'a recommandé ?

M. J. D. REID : Le député de Glengarry. Il était organisateur dans son comté, chose que l'honorable député ne saurait nier.

M. J. T. SCHELL : Je le nie.

M. J. D. REID : L'honorable député l'a recommandé au ministre des Chemins de fer.

M. J. T. SCHELL : Il avait été instituteur quelque temps dans le comté, mais il n'y était pas né et n'y a résidé que durant une année scolaire à titre d'instituteur.

M. J. D. REID : Je dis que confier la surveillance de pareils ouvrages à un instituteur, à un homme qui n'avait jamais vu un canal avant d'être nommé surintendant, c'est négliger les intérêts de la navigation. On a même mis à sa disposition un bateau à vapeur pour lui permettre de se promener d'un bout à l'autre du canal.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député voudrait-il nous dire quel était son prédécesseur?

M. J. D. REID : Feu M. Rubidge. L'honorable ministre n'ignore pas qu'il était censé être un des meilleurs ingénieurs du Canada.

L'hon. M. GRAHAM : Je demande pardon à mon honorable ami d'avoir à le contredire. C'est le docteur C. E. Hickey, ex-

député, qui était surintendant ; il l'a été durant de longues années, et ce fut un excellent fonctionnaire. Il occupait la même fonction que M. Stewart.

M. J. D. REID : L'honorable ministre sait qu'il se trompe, et je vais lui dire ce qui en est. Feu M. Rubidge était l'ingénieur en charge de tous les canaux, depuis le canal de Cornwall jusqu'au canal Murray. Est-ce que M. Stewart n'occupe pas ce poste aujourd'hui? M. Stewart n'est-il pas l'ingénieur en chef de tous les canaux, depuis le canal de Cornwall jusqu'au canal Murray.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député se trompe du tout au tout. Il y a aujourd'hui et il y a eu un ingénieur aussi capable que tout autre que je pourrais nommer : il est ingénieur en charge du canal de Cornwall et des autres canaux, sous les ordres de M. Stewart.

M. J. D. REID : Voici ce que je comprends. M. Stewart occupe la position que M. Rubidge occupait. Or, M. Rubidge était l'ingénieur en charge des canaux, depuis le canal de Cornwall jusqu'au canal Murray et aujourd'hui, cette position n'est occupée par aucun autre que M. Stewart. A l'exception de ceux que l'on appelle surveillants, il est aujourd'hui le seul ingénieur en charge depuis le canal de Cornwall jusqu'au canal Murray.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami a tort. Je lui répète qu'il y a un ingénieur compétent sous les ordres de M. Stewart, ayant comme feu M. Rubidge, juridiction sur les canaux depuis le canal de Cornwall jusqu'au canal Murray, je veux parler de M. Sargent. Il est maintenant à Cornwall en qualité d'aide et il était à surveiller certains autres ouvrages du canal Murray quand l'accident est arrivé. Mon honorable ami parle comme s'il ne s'était jamais produit de brèche au canal de Cornwall auparavant. Il a dit qu'il n'y a pas d'ingénieur en charge depuis le canal de Cornwall jusqu'au canal Murray. Je lui réponds qu'il y en a et qu'il y en a eu.

M. J. D. REID : Le ministre déclare que M. Sargent est ingénieur sous les ordres de M. Stewart. Il sait pourtant que M. Sargent était l'ingénieur en charge de l'ouvrage fait à Cardinal, de l'ouvrage fait à Murray et à Cleveland, et qu'il demeure là depuis dix ans ; que M. Sargent n'occupe que depuis trois semaines la position dont l'honorable ministre a parlé.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami fait une déclaration qui n'est pas du tout fondée. M. Ross était ingénieur sous les ordres de M. Stewart, sur ce canal. Il a été transféré au Sault, et un homme du Sault est venu le remplacer. M. Sargent est là et a agi durant plusieurs mois comme ingénieur.

M. J. D. REID : La position de M. Ross était seulement celle de surveillant.

L'hon. M. GRAHAM : Il était ingénieur.

M. J. D. REID : M. Ross n'est pas ingénieur. Je le connais depuis vingt ans et je dis qu'il ne l'est pas. Son département l'a envoyé surveiller les ouvrages de Cardinal et il travaille là depuis vingt ans. Je n'ai jamais entendu dire qu'il ait passé des examens ou se soit mis en état de remplir le poste d'ingénieur.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je ferai remarquer qu'il s'agit ici du crédit concernant le canal Welland. Il y en a un autre concernant le canal de Cornwall.

M. PRINGLE : Je n'entends pas ressusciter l'ancienne entreprise relative à l'éclairage du canal de Cornwall; mais, d'accord avec le député de Grenville, je dirai que M. Stewart n'aurait pas dû avoir charge du canal, et je suis heureux de voir que le Gouvernement soit arrivé à cette conclusion et ait mis M. Sargent en charge non seulement du canal de Cornwall mais de tous les canaux jusqu'au canal Murray. M. Sargent a été envoyé au canal de Cornwall, il y demeure maintenant et c'est un ingénieur absolument compétent.

Revenant au sujet en discussion, je dirai que l'éclairage du canal Welland à l'électricité provoque naturellement des dépenses que je veux que l'on fasse dans le plus grand intérêt de la navigation. La dépense de quelques milliers de dollars afin d'employer l'électricité sur le canal Cornwall est un sujet en discussion qui revient presque tous les ans sur le tapis. Vous pouvez être appelés à faire des dépenses considérables mais ce sera pour le plus grand avantage de la navigation. De grands navires portant 65,000 boisseaux de grain descendent le canal de Cornwall sans avoir besoin de lampes comme dans le temps où les bateaux devaient s'arrêter et subir des retards de plusieurs heures. Aujourd'hui ils descendent sans arrêt, la nuit comme le jour. Je ne discuterai pas les conditions du marché, on les a maintes fois discutées dans cette Chambre. Le Gouvernement a fait un marché qu'il aura à défendre, je suppose. Voici à quoi je veux en venir : Cette augmentation de dépenses est-elle justifiable et comment est-elle utile à la navigation ? Je comprends que ces navires peuvent marcher beaucoup plus vite aujourd'hui, grâce aux moyens plus modernes de faire fonctionner les écluses à l'électricité. Je ne saurais dire si j'ai tort ou raison, mais je crois que le canal de Soulanges est le premier dont les écluses aient fonctionné à l'électricité et je crois, avec beaucoup de succès et en épargnant beaucoup de temps.

L'honorable ministre a avec lui un ingénieur d'une très grande expérience en ces matières et il peut nous dire si l'application

de la nouvelle méthode va aider à la navigation dans le canal Welland. Un navire peut-il avancer plus rapidement à cause de l'application du procédé électrique? S'il le peut c'est évidemment un avantage. On sait que vers la fin de l'automne, ces navires marchent à toute vitesse et circulent en très grand nombre ; que chaque minute leur est précieuse; qu'il faut ouvrir les canaux le dimanche et que, par conséquent, ils sont tenus à la disposition du public tous les jours de la semaine.

Un mot au sujet de la brèche en question. Ce n'est pas la première fois qu'une brèche se soit produite sur le canal de Cornwall. Rappelons-nous que ce canal eut d'abord une profondeur de dix pieds qui fut ensuite portée à une profondeur de quatorze pieds, ce qui eut pour effet de mettre les bords du canal en un plus grand danger. De l'écluse n° 20 à celle qui se trouve à l'embouchure du canal, le mur est long et dangereux et il sera toujours dangereux. Il y a six ou sept ans, d'accord en cela avec le ministre des Chemins de fer et des Canaux j'ai dit qu'il fallait ajouter à l'écluse n° 20 une autre écluse du côté droit de la rivière. Quand le sous-ministre, M. Butler, fut nommé il reconnut l'avantage de cette proposition et des plans furent dressés et cette écluse sera probablement construite. Si on l'avait construite il y a quelques années la navigation n'aurait pas été retardée comme elle l'est aujourd'hui. Pour ce qui est de la brèche en question il est excessivement malheureux qu'elle se soit produite. Elle aurait pu se produire dans un temps encore plus désavantageux, mais n'empêche qu'elle représente une perte énorme pour le pays. Je le dis tout à l'honneur de ceux qui travaillent à la réparer, l'ouvrage a été poussé avec toute la célérité possible. Je me suis rendu sur les lieux. Le lendemain même de l'accident on se mettait à l'œuvre, neuf jours après il y avait de l'eau dans le canal et dans trois jours il y circula des navires. Non seulement l'ouvrage a été vite fait, mais il a été bien fait. Cependant, je signalerai à l'attention du ministre l'écluse n° 20. Si l'on fait ce que je demande on épargnera énormément d'argent à ceux qui ont des intérêts dans la navigation et il n'y aura plus d'arrêt de deux ou trois semaines par suite d'une brèche qui se sera produite dans le canal.

M. J. D. REID : Je demanderai à l'honorable ministre...

Quelques VOIX : C'est assez.

M. J. D. REID : Je parlerai tant que je n'aurai pas obtenu le renseignement que je désire, quand même le député de Yale-et-Caribou (M. Ross) continuerait de m'interrompre comme il l'a fait hier soir. Je crois que nous avons droit à la considération de nos collègues.

M. PRINGLE.

M. DUNCAN ROSS : Je crois que les autres membres de la Chambre y ont également droit .

M. J. D. REID : L'honorable député ne devrait pas interrompre ceux à qui il arrive d'adresser la parole. Je demande s'il est vrai qu'un ingénieur compétent comme l'est M. Sargent ait charge de surveiller cet ouvrage sous les ordres de M. Stewart.

L'hon. M. GRAHAM : M. Stewart est surintendant et M. Sargent est ingénieur des canaux depuis le canal de Cornwall jusqu'au canal Murray.

M. J. D. REID : Je comprends que le ministre a déclaré que M .Stewart est en charge des canaux depuis le canal Cornwall jusqu'au canal Murray et que M. Sargent est l'ingénieur en charge agissant sous les ordres de M. Stewart. Est-ce exact ?

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami ne me fera pas dire ce que je n'ai pas dit.

M. J. D. REID : Non.

L'hon. M. GRAHAM : Il sait ce que signifie le mot surintendant ? Je dis que M. Stewart est le surintendant des canaux depuis le canal de Cornwall jusqu'au canal Murray et que M. Sargent en est l'ingénieur.

M. R. L. BORDEN : Je ne comprends pas l'expression. L'ingénieur est-il sous les ordres du surintendant ou si c'est le surintendant qui est sous les ordres de l'ingénieur.

L'hon. M. GRAHAM : Le surintendant est le fonctionnaire responsable au ministère et l'ingénieur est responsable de tout ce qui se rattache aux travaux d'ingénieur. Le surintendant est le principal fonctionnaire. Je ne tiens pas à donner ces explications au chef de l'opposition parce qu'il ne connaît pas très bien les faits, mais le député de Grenville sait à quoi s'en tenir. Il demeure près du canal. Il joue sur les mots.

M. J. D. REID : Non, je ne joue pas sur les mots.

L'hon. M. GRAHAM : Le surintendant est celui qui a charge du canal et l'équipe est sous ses ordres.

M. LANCASTER : L'honorable ministre a dit à deux ou trois reprises que l'équipe était sous les ordres de M. Stewart. Est-ce bien ce qu'il a voulu dire.

L'hon. M. GRAHAM : M. Ross avait le titre de surveillant et était employé au canal de Williamsbury. J'ai toujours compris qu'il était ingénieur. Mais il était reconnu comme étant le surveillant et il était sous les ordres du surintendant.

M. LANCASTER : L'honorable ministre a contredit la déclaration du député de Grenville et a affirmé qu'il était ingénieur.

L'hon. M. GRAHAM : Je l'affirme encore.

M. LANCASTER : Et il a dit que M. Ross était ingénieur en charge.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami doit admettre qu'un surintendant peut être ingénieur et qu'un surveillant peut être ingénieur.

La seule chose à laquelle je trouve à redire c'est qu'une personne occupant le poste de chef soit un ingénieur de la valeur de M. Sargent ou de celui qui a charge du canal Welland. Il n'est guère juste de placer un homme de cette valeur sous les ordres d'un homme comme M. Stewart qui était instituteur à Glengarry avant d'être nommé surintendant. Si le ministre exprimait sa propre pensée il serait de mon dire. S'il veut prévenir des accidents comme celuici il devrait confier la surintendance de tout le canal à un homme comme M. Sargent. M. Sargent reçoit ses ordres de M. Stewart, par conséquent il ne se reconnaît pas de responsabilité et les choses ne se font pas aussi bien que si M. Sargent ou un autre homme d'égale valeur avait charge du canal de Cornwall et du canal Murray. L'accident est dû en grande partie à ce qu'il n'y avait pas d'homme compétent au poste occupé par M. Stewart.

M. BERGERON : Je désirerais que l'honorable ministre nous dît pourquoi nous payons $14 par cheval-vapeur sur le canal Welland et $3 sur le canal de Cornwall. Pourquoi cette différence entre les deux prix s'il suffit de $14 par rapport au canal Welland qui a trente-six écluses, pourquoi payer $63 par rapport au canal de Cornwall qui n'en a que six ?

L'hon. M. GRAHAM : Je ne suis pas expert en fait d'électricité, et je ne sais rien du marché. Cependant, il y a cette différence que l'électricité est mieux connue aujourd'hui qu'elle ne l'était quand le marché fut conclu. Sur le canal Welland le pouvoir nous est livré au moyen de nos propres lignes de transmission. J'imagine que, sur le canal de Cornwall, le pouvoir est transmis d'une autre manière.

M. BRODER : Pendant qu'il s'agit de l'éclairage des canaux, je demanderai au ministre s'il a étudié l'à-propos d'éclairer à l'électricité les canaux de Williamsburg et d'Edwardsburg. Nous pouvons nous procurer de l'énergie électrique, et si elle est aussi avantageuse à la navigation que le prétend le député de Stormont, le ministre manque gravement à son devoir en ne s'occupant pas de faire éclairer ces canaux à l'électricité. Je comprends que le canal Welland puisse être éclairé à un peu meilleur marché que le canal de Cornwall parce qu'il longe la grande source de production de l'électricité, des chutes Niagara. Mais je crois que pour ce qui est du canal de Cornwall, les prix sont plus élevés que de raison. Je suis certain que le canal de Williamsburg et le canal des Iroquois seront éclairés à beaucoup meilleur marché, si le ministre croit devoir demander qu'ils soient éclairés à l'électricité.

M. PRINGLE : Un mot seulement au sujet de la position de M. Stewart et celle de M. Sargent. Je me suis opposé pendant quelques années à ce que M. Stewart eût charge du canal. Je n'ai rien à dire contre M. Stewart comme citoyen. C'est un bon citoyen, mais je pense qu'un homme de son expérience ne devrait pas être en charge d'une aussi importante étendue d'eaux navigables, faisant partie du Saint-Laurent, et j'ai été heureux d'apprendre du ministère que l'on avait opéré un changement. Aujourd'hui M. Stewart a seulement la surveillance des hommes et voit à ce qu'ils fassent bien leur ouvrage. M. Sargent a le contrôle absolu de ce qui concerne l'entretien des canaux, depuis le canal de Cornwall jusqu'au canal Murray. C'est ce qu'il fallait. J'ai toujours pensé que ces canaux devaient être sous les soins d'un homme expérimenté comme l'est M. Sargent. Sans doute, plus d'un député se rappellera que j'ai déjà soulevé la question de savoir ce qu'il fallait penser de M. Stewart dont je devais parler avec éloge comme citoyen mais qui, je crois, n'a pas l'expérience nécessaire pour répondre dignement aux exigences de sa position, sentiment que partagent ceux qui s'intéressent à la navigation J'ai entendu parler dans ce sens, au sujet de M. Stewart, des hommes que nos grandes compagnies avaient mis à leur tête. Il nous fallait un homme de grande expérience comme M. Sargent qui a charge de nos canaux. M. Sargent est absolument chargé de voir aux réparations, à l'entretien et aux travaux se rattachant au canal pendant que M. Stewart est simplement chargé de diriger les hommes et de voir au fonctionnement du canal.

L'hon. M. FOSTER : Quand cet outillage sera mis en opération, il en coûtera $15,000 par année pour le faire fonctionner en y comprenant le prix du courant et les salaires des employés.

L'hon. M. GRAHAM : Non. J'ai dit en réponse au député de Grenville que cela ne comprenait pas le salaire des éclusiers. C'est le renseignement qui nous a été fourni ici quand il s'est agi des crédits relatifs à l'entretien.

M. BERGERON : En d'autres termes c'est une dépense extraordinaire. Elle excédera ce que nous avons payé pour l'administration du canal, exception faite de $10,000.

L'hon. M. GRAHAM : La question se résume à ceci : est-il dans l'intérêt de la navigation d'éclairer le canal ? On répond unanimement dans l'affirmative. D'après l'ancien projet nous l'avons fait éclairer sur une distance d'environ sept milles, au gaz et pour le prix de $10,000. D'après le projet actuel, nous faisons éclairer vingt-sept milles du nouveau canal et six de l'ancien afin de permettre aux hommes d'y régler la profondeur de l'eau, etc., soit plus de trente milles qui sont bien éclairés à l'électricité. Si le canal avait été tout éclairé au gaz, auparavant, nous aurions payé aussi cher mais nous en faisons éclairer vingt-six milles de plus, nous faisons ouvrir et fermer toutes les portes d'écluses et des pompes pour $5,000 de plus. Je trouve que c'est un excellent placement sans compter que grâce à cette nouvelle méthode nous facilitons le navigation et que les navires, me dit-on, gagnent, dans leur marche, deux heures par douze heures.

M. BERGERON : Je ne m'élève pas contre l'éclairage du canal et le fonctionnement des écluses à l'électricité, mais de fait le canal Welland va coûter par année $18,000 de plus qu'auparavant, c'est-à-dire $28,000 moins $10,000 pour le gaz, soit une différence de $18,000 en plus par année.

L'hon. M. GRAHAM : Moyennant quoi nous obtenons tout l'éclairage additionnel et le fonctionnement du canal.

M. J. D. REID : Je trouve ceci à la page 36 du rapport.

Réparations, etc., pour neuf mois, réparations ordinaires sous la rubrique de " équipe et réparations " $53,247.50.

Si j'ai bien compris ce qu'à dit le ministre cette somme ne sera pas réduite. On la paiera comme auparavant et l'on paiera en outre $15,000 pour le fonctionnement de l'outillage électrique et comme intérêt sur les $450,000.

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

L'hon. M. FOSTER : Grâce à cette méthode le canal sera mieux éclairé et mieux outillé et il se perdra moins de temps que lorsqu'on employait exclusivement de la main-d'œuvre.

L'hon. M. GRAHAM : Nous n'aurons pas moins d'employés. L'avantage consistera surtout dans un meilleur éclairage et dans une exploitation plus facile, mais nous devons continuer de tenir deux hommes nuit et jour à chaque porte d'écluse, un de chaque côté.

M. LANCASTER : Pour être mieux compris je dirais que le canal a été éclairé à l'électricité durant plusieurs années, de sorte que les frais d'éclairage ne sont pas compris dans le nouveau crédit et que le fonctionnement des portes à l'électricité est tout ce qu'il y a de nouveau cette année.

L'hon. M. GRAHAM : Ce crédit est destiné à payer tout ce qu'il reste à payer au sujet de ces canaux.

Pour enlever les piliers du centre et reconstruire les ponts à la rue Queenston et au passage à niveau, Homer, $30,000.

L'hon. M. GRAHAM : Nous enlevons un pilier et nous faisons un passage large au lieu de deux passages étroits.

L'hon. M. FOSTER : Cette somme va-t-elle suffire à tout payer.

L'hon. M. GRAHAM : Non. Il y a un an on a voté $70,000. Cette année nous ne dépenserons que $30,000, mais je crois qu'il faudra encore $70,000.

Arpentage du canal, $15,000.

L'hon. M. GRAHAM : Cet ouvrage se poursuit depuis quelque temps. Il ne s'est pas fait d'arpentage ou de plan complet des terres du canal, mais il fallait un plan établissant les bornes qui devaient être clairement indiquées. L'arpentage représente un ouvrage plus considérable que nous ne l'avions pensé tout d'abord. Il y a quatre équipes à l'œuvre. L'arpentage n'a jamais été achevé.

L'hon. M. FOSTER : Combien avez-vous dépensé jusqu'à présent ?

L'hon. M. GRAHAM : Environ $27,000. Le coût estimatif de tout l'ouvrage est d'environ $47,000.

L'hon. M. HAGGART : Depuis quand l'ouvrage est-il commencé ? Je crois qu'il est commencé depuis 1870, cest-à-dire depuis environ trente ans.

L'hon. M. GRAHAM : On travaille depuis environ deux ans. Sur l'ancien canal, il y a une distance d'environ 70 milles. Il faut désigner les bornes et il y a plusieurs questions relatives à des forces hydrauliques, etc., au sujet de l'ancien canal.

L'hon. M. HAGGART : De mon temps on a voté un crédit à ce sujet.

M. GERMAN : Alors l'argent doit avoir été dépensé inutilement car on n'a pas tracé les bornes du canal Welland assez bien pour qu'il fût possible de les reconnaître, et il a toujours existé de graves difficultés entre les propriétaires de terrains adjacents et les fonctionnaires du Gouvernement au sujet des véritables bornes de ces terrains telles qu'elles auraient dû être établies et telles qu'elles ont été établies. Il fut jugé nécessaire de tracer exactement les véritables bornes le long de toute la propriété du Gouvernement et c'est ce que nous sommes à faire.

M. LANCASTER : J'admets que ces difficultés ont existé mais je ne pense pas qu'on y ait encore mis fin. A peine se passe-t-il une semaine sans que quelqu'un manifeste le désir de connaître où sa terre finit et où

le terrain du canal commence. Les clôtures ou lignes de démarcation qu'il faudrait n'existent pas.

L'hon. M. FOSTER : Ce crédit est-il seulement destiné à payer la délimitation des terrains des particuliers et du Gouvernement ?

L'hon. M. GRAHAM : Cette délimitation représente une grande partie de l'ouvrage à faire.

L'hon. M. FOSTER : Qui fait cet ouvrage ?

L'hon. M. GRAHAM : Il se fait sous la direction de M. Weller, ingénieur en chef du canal.

L'hon. M. FOSTER : Ce canal a une longueur d'environ 27 milles.

L'hon. M. GRAHAM : Le nouveau canal et l'ancien canal réunis ont une longueur d'environ 70 milles.

L'hon. M. FOSTER : Faut-il $47,000 pour fixer les bornes des terrains du Gouvernement et des particuliers sur une distance de 70 milles ? Cet arpentage me paraît excessivement coûteux.

L'hon. M. GRAHAM : Il paraît coûteux en vérité, mais comme l'a dit le député de Lincoln, il ne s'agit pas seulement de tracer une ligne, il y a plus que cela. L'ingénieur en chef dit que l'ouvrage se fait sans perte de temps.

L'hon. M. FOSTER : M. Weller emploie-t-il des ingénieurs qui ne sont pas fonctionnaires du Gouvernement ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui. Il a sous ses ordres, un arpenteur et une équipe de plusieurs hommes.

M. BERGERON : Il doit y avoir au bureau d'enregistrement certains documents établissant quels terrains ont été cédés au Gouvernement lors de la construction du canal et d'après ces documents il ne devrait y avoir aucune difficulté à trouver où les lignes doivent passer. Je ne comprends pas qu'il faille employer des équipes d'arpenteurs pour cela. Ces équipes ont-elles à s'occuper de découvrir en quels endroits l'ancien ou le nouveau canal devrait être creusé ?

L'hon. M. GRAHAM : J'ignore ce qui s'est fait depuis une couple d'années. Je sais seulement que j'ai demandé à M. Weller de se renseigner autant que possible à mesure qu'il travaillerait à établir les bornes en question.

L'hon. M. FOSTER : Il est presque incroyable que l'on puisse consacrer autant d'argent à fixer les bornes de ce canal.

Ce n'est pas un pays nouveau, voilà nombre d'années que nous en sommes les maîtres, et je ne m'explique pas les travaux que les ingénieurs ou les arpenteurs peuvent y faire, au coût de $47,000. Les ingénieurs, employés au canal pourraient bien délimiter ces frontières, à temps perdu.

L'hon. M. HAGGART : Le personnel permanent des ingénieurs est-il payé sur ce crédit ?

L'hon. G. P. GRAHAM : Non.

M. KEMP : Le ministre affirme-t-il que les crédits que nous votons en ce moment ne seront pas appliqués aux études à faire pour le nouveau canal de 25 pieds ?

L'hon. G. P. GRAHAM : Non.

M. KEMP : Si je pose la question, c'est que l'autre jour, j'ai lu ce qui suit dans le " Globe " :

Sainte-Catherine, 12 juin.—La déclaration faite par le ministre des Chemins de fer et des Canaux en prévision de la possibilité d'un nouveau canal de 25 pieds, en remplacement du canal actuel de Welland, est accueillie avec bonheur dans toute cette contrée, vu que le besoin d'une nouvelle voie navigable se fait sentir depuis quelque temps. Il y a quatre brigades d'arpenteurs à l'œuvre, occupés à prendre les niveaux dans toute la localité. Il y a cinq hommes par brigade, et ils sont à l'œuvre depuis quelque temps. Les notes et croquis des arpenteurs sont transmis au personnel du bureau local du canal qui les reporte et les dessine, et ces dessins une fois terminés indiqueront les différentes routes à choisir entre les lacs Erié et Ontario. Plusieurs routes sont actuellement en délibération, l'une d'elles se trouvant près du canal actuel, une autre, partant des " Quinze ", à trois milles de Port-Dalhousie, enfin une aude Jordan Harbour.

Evidemment le " Globe " est d'avis que le ministre des Chemins de fer a chargé plusieurs brigades d'arpenteurs de faire des études topographiques pour le canal de 25 pieds.

L'hon. G. P. GRAHAM : C'est sans doute, là l'impression de quelques correspondants trop enthousiastes. S'il y a quatre ou cinq brigades d'arpenteurs occupés aux études du nouveau canal, ils sont là sans ordres.

M. BERGERON : Alors l'article du " Globe " n'est pas autorisé

L'hon. G. P. GRAHAM : Ces brigades d'arpenteurs ne font nullement les travaux que leur assigne le " Globe ". Ces arpenteurs ne sont pas chargés de faire un rapport sur la question de savoir s'il faut approfondir l'ancien canal ou en construire un neuf. L'ingénieur a obtenu tous les renseignements possible de ces groupes d'arpenteurs, mais je ne sache pas qu'il soit question de faire d'études pour un canal neuf.

L'hon. M. FOSTER : Si c'est là ce que font ces brigades, ce travail n'est nullement autorisé. On nous a demandé l'ouverture d'un crédit consacré à la délimitation des

frontières et le ministre n'est nullement autorisé à employer une partie de cet argent à payer les frais d'arpentage dans un nouveau territoire, en vue de découvrir une meilleure route pour le canal. Si le ministre a besoin de renseignements, il y a un moyen bien simple de les obtenir : Qu'il s'adresse à la Chambre afin d'obtenir un crédit dans ce but. Mais je ne m'explique pas qu'on puisse dépenser tant d'argent uniquement pour la délimitation des frontières. L'année dernière, un arpenteur à la tête d'une brigade a dépensé $4,600 pendant neuf mois, tandis qu'un autre à la tête d'un groupe a dépensé $1,461 pendant la même période de temps. M. Hughson, un autre arpenteur et sa brigade ont dépensé $866 ; l'arpenteur Hill et son groupe $2,261 ; l'arpenteur Ross et son groupe, $777, sans compter diverses dépenses montant à $1,000 soit un total de $10,825 dépensés en neuf mois, pour cette simple délimitation des frontières sur le parcours du canal à travers le comté Welland. On nous dit aujourd'hui qu'il reste $47,000 à payer pour ces travaux et cela demande explication. Le ministre manque peut-être de lumières à cet égard, mais il faudrait aller aux renseignements, afin de savoir l'emploi de cet argent. On pourrait délimiter la moitié de la frontière entre les Etats-Unis et le Canada, pour pareille somme.

M. KEMP : Il serait bien plus utile au pays de faire des études pour le nouveau canal que de réparer l'ancien canal. Je ne critique nullement le ministre, s'il juge à propos de faire des études au sujet d'un canal de 25 pieds, car c'est là le seul projet réellement judicieux conçu relativement aux transports des grands lacs. J'ai ici un extrait du ' World " de Toronto qui concorde presque absolument avec l'article du " Globe ", de Toronto.

M. SPROULE : Le ministre a déclaré que le Gouvernement a décidé d'approfondir le canal ou d'en construire un nouveau. Cette déclaration est-elle autorisée et bien définitive ?

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député était absent, sans doute, car j'ai déclaré à deux reprises que je n'ai pas fait cette déclaration. En discutant le problème des transports, la seule déclaration positive que j'aie faite se rattache à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson . Les autres projets sont des problèmes qu'il faudra envisager dans un prochain avenir, si nous tenons à concurrencer nos rivaux en matière de transport.

M. BENNETT : Le ministre a promis de pousser la construction du canal de la vallée de la Trent. Il est prodigue de promesses.

L'hon. M. GRAHAM : Ces travaux sont en construction.

M. FOSTER.

Elargissement du canal près de Welland, $55,000.

L'hon. M. GRAHAM : Quand on a adjugé la construction des bassins d'évolution, il devint nécessaire d'élargir le canal en faisant disparaître les talus sur les berges du canal. Environ un mille en aval de Welland le canal n'atteignait pas toute la largeur du plafond.

L'hon. M. FOSTER : Quel sera le coût total ?

L'hon. M. GRAHAM : $70,000 ou $72,000. C'est un renouvellement de crédit.

M. J. D. REID : L'entreprise a-t-elle été adjugée ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

M. J. D. REID : Quel est l'entrepreneur ?

L'hon. M. GRAHAM : W. Flint. C'est le concurrent qui a offert le plus fort rabais.

M. J. D. REID : Quand l'entreprise a-t-elle été adjugée et quel est le délai fixé pour le parachèvement des travaux ?

L'hon. M. GRAHAM : L'entreprise a été adjugée il y a un an. Les travaux devaient être terminés vers le 1er août, cette année ?

M. J. D. REID : Où en sont les travaux et combien l'entrepreneur a-t-il reçu en acompte ?

M. BERGERON : Quel est le montant des travaux à l'entreprise ?

L'hon. M. GRAHAM : Le prix stipulé au contrat est de $72,000. Voilà plusieurs mois que ces crédits sont dressés et cet état retarde de plusieurs mois.

L'hon. M. FOSTER : A titre de vieux parlementaire je me permettrai de donner un avis au ministre. A cette étape de la session, alors qu'il importe d'expédier avec célérité notre besogne, que le ministre, avant de venir ici, consacre une heure ou deux à l'étude de ses crédits avec ses fonctionnaires, et alors il aura des réponses toutes prêtes pour chaque crédit, ce qui facilitera l'expédition de la besogne. Avant de donner une réponse, il est obligé de se consulter longuement avec des employés qui ne paraissent guère renseignés.

L'hon. M. GRAHAM : Le sous-ministre est absent depuis plusieurs semaines et je ne puis bénéficier de ses lumières pour l'adoption de ces crédits.

L'hon. M. FOSTER : Cela oblige d'autant plus le ministre à se consulter avec les autres fonctionnaires avant de présenter ces crédits.

Amélioration de Port-Colborne, $115,000.
Elévateur à Port-Colborne, $172,000.

M. BENNETT : Le ministre pourrait-il nous dire le chiffre de la dépense effectuée d'abord sur les prétendus travaux d'amélioration pour l'élévateur. Quel est l'état actuel de cet élévateur et d'après ses prévisions, quel est le chiffre de la dépense pour l'année prochaine ?

L'hon. M. GRAHAM : Travaux d'amélioration de Port-Colborne, estimation $1,000,000 dépenses effectuées jusqu'au 30 septembre $1,537,510; coût estimatif de l'élévateur, machines et fondation, $750,000. Dépenses effectuées jusqu'au 30 septembre, $420,750. Les travaux de l'élévateur sont presque terminés. Nous avons prorogé le délai pour le parachèvement de l'entreprise. Cet élévateur sera prêt dans quelques semaines.

M. BENNETT : Qul sera le coût de ces perfectionnements, l'élévateur non compris?

L'hon. M. GRAHAM : Ce crédit suffira au parachèvement de tous les travaux.

M. BERGERON : Quel est le prix stipulé primitivement au contrat ?

L'hon. M. GRAHAM : Le prix stipulé au contrat passé en 1906 est de $637,000. Il faudra dépenser, en outre, $750,000 pour terminer l'entreprise.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre pourrait-il nous dire quel sera notre actif, une fois cette dépense effectuée ?

L'hon. M. GRAHAM : Je suis en mesure d'apporter la réponse voulue à la question posée par le député de Toronto-nord (M. Foster). D'abord, nous avons un des meilleurs ports du lac Erié. Il y a 23 pieds d'eau dans le port, alors qu'il n'existait pour ainsi dire jadis aucun port de refuge. Notre élévateur est non seulement un des meilleurs mais le meilleur qui existe en Amérique, et cela de l'aveu de propriétaires d'élévateurs qui sont venus le visiter. Il a une capacité de 800,000 boisseaux,avec des machines suffisantes pour le fonctionnement d'un élévateur d'une capacité de 2,000,000 de boisseaux. Les agrandissements qui donneront à cet élévateur une capacité de 2,000,000 de boisseaux coûteront un tiers de la dépense déjà effectuée pour l'élévateur. L'objectif visé, c'est le transbordement du grain à Port-Colborne sur des bateaux ayant les dimensions du canal et la création d'un chenal pour le transport des grains de l'ouest au littoral. Si ce projet s'exécute avec intelligence et énergie, il permettra le transport de tout le grain récolté dans les territoires du Nord-Ouest ainsi que d'une partie considérable du grain produit aux Etats-Unis, et cela pendant un grand nombre d'années, ou le moins pendant la période de temps consacrée à la construction de nouveaux canaux entre les lacs de la région supérieure et Montréal.

M. KEMP : Que reste-t-il à faire pour mettre ce projet à exécution ?

M. GERMAN : Il reste fort peu à faire, pour assurer la réalisation du projet primitif. Le ministre affirme que le crédit dont il demande l'ouverture suffira à assurer à Port-Colborne tous les perfectionnements voulus. Ce crédit assurera le parachèvement de tous les travaux d'amélioration auxquels il est affecté. Il faudra exécuter d'autres travaux d'amélioration de moindre étendue, mais nécessaires afin de réaliser le projet primitif. La construction de l'élévateur est terminée. Je l'ai déjà dit et je suis toujours du même avis, on a commis une erreur en ne construisant pas, dès le début, un élévateur d'une capacité de 2,000,000 de boisseaux. Au demeurant, le coût de l'agrandissement de l'élévateur ne sera pas très élevé. Si l'on se procure la force électrique, ce qu'on pourra faire à fort brève échéance, alors l'élévateur pourra commencer à fonctionner pour l'emmagasinage du grain.

M. BENNETT: Au moment où notre dette publique nationale atteint presque le chiffre de $300,000,000 et que notre dépense annuelle dépasse $150,000,000, il n'est pas étonnant que les esprits pondérés dans le monde des affaires, lorsqu'ils se consultent sans faire entrer la politique en ligne de compte, se posent la question : Où allons-nous ? il y a quelques années, le Gouvernement saisit la Chambre d'une proposition tendant à l'exécution de certaines dépenses à Port-Colborne. Quand on affirma que ces travaux entraîneraient une dépense de $1,000,000 avant leur parachèvement, cette assertion fut accueillie par un éclat de rire. Aujourd'hui on nous dit que la dépense exécutée est d'environ $3,500,000. Et qu'aurons- nous pour nous indemniser de cette dépense ? Le député de Welland (M. German) nous dit que les bateaux transportant plus de 400,000 boisseaux de grain viendront à Port-Colborne et que des bateaux de moindres dimensions transportant 80,000 boisseaux transporteront ce grain à Montréal. Mais je pose ici la question à mon collègue : quelle différence de prix de transport y a-t-il pour un bateau se dirigeant vers Buffalo, soit qu'il transporte 400,000 boisseaux ou 80,000 boisseaux ?

M. GERMAN : Cela va sans dire, il ne saurait y avoir de différence dans les prix de transport ; sinon, les petits vaisseaux n'auraient rien à transporter. Seulement les petits navires se contentent d'un moindre profit, pour les transports qu'ils effectuent.

M. BENNETT : Ainsi, on l'admet, un navire transportant 400,000 boisseaux de grain jusqu'à Buffalo obtient le même prix de transport qu'un vaisseau transportant 80,000 boisseaux. Et quelle est la proposition formulée ici par le Gouvernement ?

Dans ce projet, il affirme que ces gros vaisseaux feront leur déchargement dans l'élévateur à grain, et que ce grain, transbordé dans des bateaux ayant une capacité de transport de 60,000 à 70,000 boisseaux, se rendra à Montréal. Nous avons consacré $3,500,000 à la réalisation de ce projet. Aujourd'hui, le ministre des chemins de fer et des Canaux (M. Graham) parcourt le pays en indiquant d'avance les projets du Gouvernement : $120,000,000, et même $140,000,000 pour ce soi-disant canal de la baie Georgienne ; une bagatelle de $40,000,000 ou $50,000,000 pour l'approfondissement du canal Welland. Et cependant, bien que le Gouvernement menace de défendre de dépenser des millions pour l'exécution de ces projets, l'initiative privée poursuit tranquillement la marche de ses conquêtes et améliore à grands frais l'industrie des transports, en réalisant des perfectionnements qui rejettent bien loin dans l'ombre tous les projets du Gouvernement. Au dire du député de Welland (M. German), depuis que les travaux de Port-Colborne sont parachevés, il ne reste plus rien à faire ; ni canal de la baie Georgienne, ni chemin de fer de la baie d'Hudson, ni aucun autre projet.

M. GERMAN : Je n'ai pas affirmé cela.

M. BENNETT : J'en conviens, le projet caressé par l'honorable député l'emporte de beaucoup sur nombre d'autres projets énoncés par différents membres du Gouvernement. Voyez ce que réalise aujourd'hui la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Elle marche précisément sur les brisées des compagnies américaines de chemins de fer ; elle suit l'exemple donné par les compagnies de navigation, les compagnies de transport aux Etats-Unis, au cours des vingt années passés. Ces compagnies américaines ont placé sur les Grands lacs des vaisseaux d'énormes dimensions pour le transport du grain à Buffalo où il est confié à des réseaux de chemins de fer parfaitement construits et qui transportent le grain à des prix inférieurs à ceux du canal Welland.

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique est en train d'effectuer une dépense probable de $10,000,000 sur la route des lacs afin de s'assurer un port dans la baie Georgienne, à Victoria, quelques milles en aval de Midland. De cet endroit, elle construit sa ligne vers Peterborough. Cela lui assurera une route d'entier parcours par rail, de Victoria à Montréal qui est le port d'expédition de l'Atlantique. La compagnie du Grand-Tronc fait d'aussi importants travaux à Midland. Elle construit d'immenses quais ainsi qu'un élévateur qui rejettera bien loin dans l'ombre le petit élévateur de Port-Colborne. En outre la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien construit un élévateur d'égale importance à Victoria-Harbour.

Quand le public entend les ministres exposer leurs projets, il se demande comment ces compagnies de chemins de fer représentant d'immenses intérêts et dirigés par des hommes de l'habileté de sir Thomas Shaugnessey et M. Hays peuvent demander à leurs actionnaires de leur fournir des millions de dollars pour la réalisation de leurs projets de transport. Et, le public se moque du Gouvernement.

Cependant, le public n'est guère d'humeur à se livrer à l'hilarité, quand il songe aux propositions énoncées par le Gouvernement. Passsons sous silence le projet de Port-Colborne où on a englouti $3,500,000 et cela sous forme de simple tentative. Quand bien même ces travaux seraient terminés, les navires transportant 70,000 boisseaux de grain passeraient tout droit devant Port-Colborne, pour se rendre à Kingston. C'est là l'avis que j'ai entendu exprimer par des armateurs. L'honorable député en convient, un navire transportant 800,000 boisseaux de grain obtient un tout aussi bon prix de transport qu'un vaisseau transporant 400,000 boisseaux de grain. J'en conviens, un vaissau transportant 400,000 boisseaux de grain réalise plus de profit au bénéfice de ses propriétaires. Mais il faut tenir compte du fait que les petits vaisseaux de 70,0000 ou 80,000 boisseaux obtiennent les mêmes prix de transport que les vaisseaux de 400,000 boisseaux. Les armateurs prétendent qu'ils ont réalisé jusqu'à 20 p. 100 dans cette exploitation.

Voyons la supériorité du projet du canal de la baie Georgienne sur celui de Buffalo. Aujourd'hui, Buffalo accapare un trafic annuel de 300,000,000 de boisseaux de grain passant par ce port. Quelle figure fait le service du canal Welland à côté de ce résultat ? Le trafic qui descend par le canal Welland est quantité absolument négligeable, comparativement au commerce qui se dirige vers Buffalo. Mais que le ministre et la Chambre retiennent bien cela : dès que la compagnie canadienne du Pacifique et la compagnie du Grand-Tronc auront complété toutes leurs installations de têtes de lignes à Midland et à Victoria-Harbour, du moment que leurs lignes de chemins de fer desserviront Peterborough et Port-Hope où elles atteindront les lignes principales, alors qu'elles pourront faire circuler 50 wagons par train au lieu de 17, alors elles seront en mesure de lutter victorieusement contre Buffalo. Et pourquoi ? Parce qu'elles pourront faire trois voyages à Midland et à Victoria, contre deux à Buffalo, des ports de la région supérieure des lacs. Demandez à n'importe quel armateur ce qu'il pense de l'exactitude de ces chiffres, et il affirmera leur exactitude. Aujourd'hui, avec le même navire, on peut faire trois voyages à Midland contre deux à Buffalo. C'est là un énorme avantage, lorsqu'on songe que ces navires peuvent transporter 40,000 boisseaux de grain et que le

prix de transport, à l'automne, s'élève quelquefois à trois cents le boisseau. Lorsque les travaux du Pacifique Canadien seront terminés à Midland et à Victoria-Harbour, le même vaisseau desservant ces ports réalisera $12,000 de plus que s'il était employé au commerce de Buffalo. Je conseille au ministre de temporiser quelque peu ; qu'il laisse respirer pendant quelque temps le pays, afin de s'assurer si les projets de la compagnie canadienne du Pacifique et du Grand-Tronc-Pacifique aboutiront au succès, et afin de constater aussi si ce projet de Port-Colborne tournera au bénéfice du canal Welland. Que le ministre des Chemins de fer et des Canaux suive l'avis de son ancien collègue, M. A. G. Mackay, qui, parlant des dépenses de deniers publics effectuées par le gouvrnement de M. Whitney a comparé ce gouvernement à une bande de soldats pochards.

La phrase est expressive, sinon élégante. Mais que sont ces quelques milliers de dollars dépensés dans la province d'Ontario par comparaison avec cette danse aux millions ici ? C'est cette incroyable dépense de deniers publics qui grèvera le Canada, pendant nombre d'années à venir ; cette enprerise du Grand-Tronc-Pacifique qui coûtera au pays, non pas $100,000,000 mais qu'il sera impossible de terminer même pour $200,000,000. Et pour couronner cette vaste dépense, que voyons-nous ? Le Gouvernement menace de plonger le Canada dans une nouvelle dépense d'un chemin de fer à la baie d'Hudson et celle du canal de la baie Georgienne. De grâce, laissez donc reposer le pays un peu et laissez à l'initiative privée de la compagnie canadienne Pacifique et du Grand-Tronc-Pacifique qui aujourd'hui dépensent des millions de dollars, concurremment avec les projets que le Gouvernement a déjà entrepris à Port-Colborne le temps de développer ces projets et ne semez donc pas la consternation au pays en menaçant de bouleverser de fond en comble sa situation financière.

M. J. D. REID : Pour mon propre compte, au cours de chaque session j'ai toujours demandé l'agrandissement du canal Welland ; car à mon avis, c'est là un des plus importants ouvrages publics que le Gouvernement puisse entreprendre. Lorsqu'on donna au canal Welland une profondeur de 14 pieds, on supposait que cette profondeur suffirait pour nombre d'années à venir. Or, qu'arrive-t-il aujourd'hui ? Voilà que des vaisseaux transportent 300,000 boisseaux de grain et davantage naviguant sur les lacs. A mon avis, ces vastes navires rechercheront le point le plus rapproché du littoral. Le ministre en convient aujourd'hui que la dépense de $732,000 exécutée par le Gouvernement pour l'élévateur de Port-Colborne deviendra parfaitement inutile, s'il construit le canal de Welland, comme il l'a déclaré en public qu'il se propose de le faire. Il le comprend sans doute, ces grands vaisseaux ne feront jamais escale à Port-Colborne pour y faire leur déchargement, ainsi ce port sera presque abandonné. Aujourd'hui, le grain se transporte, disons pour trois cents et demi le boisseau, de Port-Arthur en droiture jusqu'à Montréal. C'est là le prix de transport actuel pour la saison d'été ; mais à l'automne, il est de cinq cents le boisseau. Or, je prétends que lorsque le canal de Welland aura été approndi jusqu'à 25 pieds, comme l'affirme le ministre, les gros navires transportant 300,000 ou 400,000 boisseaux se rendront soit à Kingston, soit à Prescott. J'ai mentionné Prescott, parce qu'il est au pied de la navigation et le grain se transportera, soit de Kingston soit de Prescott à Montréal pour 1 centin le boisseau. La chose est parfaitement réalisable ; ces gros vaisseaux transporteront le grain de Port-Arthur à Prescott pour un cent et demi le boisseau. Si ces navires portant des 65,000 boisseaux, transportent le grain de Port-Arthur à Montréal pour trois cents et demi, ce qui revient pour ainsi dire à 2 cents et demi à Prescott, rien ne les empêche de transporter le grain pour un cent et demi, à Prescott ou à Kingston.

M. BENNETT : Combien faut-il de temps aujourd'hui pour écluser dans le canal Welland un vaisseau ordinaire portant 70,000 boisseaux.

L'hon. M. GRAHAM : Il faut seize heures.

M. J. D. REID : Disons qu'il faille dix-huit heures pour écluser un navire et que le prix actuel de transport du grain soit de 3 cents et demi le boisseau, de Port-Arthur à Montréal, délivré à bord d'un steamer naviguant sur l'océan : si les navires de mer sont en mesure de prendre ce grain à bord des vaisseaux, alors, quand bien même on agrandirait le canal Welland, ce grain se transporterait à Prescott pour 1 cent et demi le boisseau. Au lieu d'entreprendre la construction de cet élévateur à Port-Colborne, si on eût agrandi le canal Welland, comme on se propose de le faire aujourd'hui, cette dépense aurait été effectuée pour des travaux d'une utilité durable. Le Gouvernement, je l'espère, commencera à brève échéance les travaux d'agrandissement du canal Welland.

A mon avis, l'intérêt du pays demande que le Gouvernement se mette à l'œuvre sans retard et j'insisterai sur cette demande tant que je détiendrai un mandat dans cette Chambre et même si je rentre dans la vie privée.

L'hon. M. FOSTER : Le Gouvernement a-t-il l'intention d'amener l'énergie électrique à cet endroit afin d'actionner l'élévateur, et alors combien cela coûtera-t-il?

L'hon. M. GRAHAM : C'est là une question sur laquelle je ne puis guère éclairer la Chambre. Nous avons passé un marché afin d'obtenir la force nécessaire pour actionner l'élévateur à un demi-cent par Kilowatt-heure.

L'hon. M. FOSTER : Le Gouvernement a-t-il passé ce marché?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Quel est le coût estimatif de la mise en service de cet élévateur pour la saison ?

M. GERMAN : Le coût de la mise en service de l'élévateur pour la campagne est subordonné au volume du grain passant par l'élévateur.

L'hon. M. FOSTER : Supposons qu'il atteigne la pleine mesure de sa capacité, 800,000 boisseaux ?

M. GERMAN : Ce serait simplement la capacité de l'élévateur, par jour.

L'hon. M. FOSTER : Supposons que l'élévateur fonctionne dans la pleine mesure de sa capacité, quel serait alors le coût de sa mise en service?

M. GERMAN : Je ne saurais dire. Un demi-cent par Kilowatt-heure est un calcul qu'il faut demander à un ingénieur électricien. Mais tous les ingénieurs-électriciens avec qui j'en ai causé sont d'accord à dire que c'est le meilleur marché pour la force électrique que le Gouvernement ait jamais passé. Le marché a été passé avec la compagnie de force d'Ontario. Pour la mise en service d'un élévateur de ce genre, il faut maintenir la force à ce qu'on appellera pleine charge. Cela veut dire qu'il faut toujours maintenir une force suffisante pour que l'élévateur fonctionne dans la pleine mesure de sa capacité, tandis qu'il peut souvent arriver que l'élévateur ne fonctionne qu'à la moitié de sa capacité. La compagnie d'électricité est tenue de maintenir la force à un volume suffisant de force, pour faire fonctionner l'élévateur dans la pleine mesure de sa capacité et elle ne recevra que le paiement de la quantité de force réelle utilisée à un moment quelconque.

M. SPROULE : Transformez cela en chevaux-vapeur ordinaires; donnez-nous une idée du prix de revient; cela nous facilitera l'intelligence du problème.

M. GERMAN : Le prix est de $11 à $12 par cheval-vapeur.

L'hon. M. FOSTER : Si vous pouvez nous dire ce que coûterait l'élévation de 100,000 boisseaux de grain vous vous serez mis à la portée de l'intelligence du commun des mortels.

M. GERMAN : C'est au-dessus de mes forces. L'estimation dressée pour la mise en service de l'élévateur pour sept mois, du 1er septembre au 31 mars prochain, est de $8,000 dont $1,600 sont affectés à l'énergie électrique.

L'hon. M. FOSTER : Le Gouvernement sera prêt, sans doute, à faire fonctionner l'élévateur et à recevoir tout le grain qui se présentera?

L'hon. M. GRAHAM : Oui, à dater du 1er septembre.

L'hon. M. FOSTER : Le Gouvernement tiendra-t-il du grain dans l'élévateur ?

L'hon. M. GRAHAM : Cela ramène sur le tapis une question assez importante à laquelle j'ai fait allusion il y a quelque temps ici. Il y a lieu de se demander s'il faudra louer cet élévateur à une compagnie qui remplira et videra l'élévateur, au bénéfice du commerce.

M. KEMP : Comme l'a déclaré le député de Simcoe-est (M. Bennett) cet élévateur à Port-Colborne a coûté $3,500,000. L'élévateur est presque prêt à fonctionner. A mon avis, le Gouvernement aurait dû approfondir le canal Welland, à 25 pieds. Quoi qu'il en soit, ce projet a été élaboré à une époque où de grandes quantités de blé du Nord-Ouest canadien s'acheminaient par voie de Buffalo, alors que de grands bateaux, de la tête des lacs, délivraient ce grain à Buffalo. M. George Bertram, entre autres, pensa que nous pourrions dévier ce grain vers le Saint-Laurent en construisant cet élévateur à Port-Colborne. Je différai d'opinion avec lui, car j'étais convaincu que l'approfondissement du canal Welland s'imposait; mais on voulait encourager quelques armateurs à appliquer le système proposé à cette époque, système consistant à employer de grandes barges qui iraient chercher jusqu'à Port-Colborne, des cargaisons de blé dans cet élévateur ; une barge à vapeur remorquant deux barges ordinaires en acier. On croyait que ces barges pourraient être remorquées sur le lac Ontario et les canaux du Saint-Laurent.

C'es là un projet qui mérite l'attention des compagnies de navigation de Montréal. Ces compagnies ont des barges qui circulent sur les canaux du Saint-Laurent et il importerait de s'assurer si ces compagnies n'enverraient pas ces barges jusqu'à Port-Colborne. Le coût de l'entreposage du grain dans cet élévateur coûte très peu de de chose. Et ce projet consistant à transporter le grain, de la tête des lacs jusqu'à Montréal serait peut-êttre aussi économique que tout autre projet conçu jusqu'aujourd'hui. A mon avis, il ne serait pas aussi économique de transporter le grain, de la tête des lacs à Prescott et jusqu'à Kingston par la route du canal Welland, si le canal était approfondi ; mais il serait aussi économique que tout autre projet

existant aujourd'hui. Nous avons toujours prétendu, au Canada, que nos réseaux de canaux ont servi de régulateurs du prix de transport des marchandises, tout comme dans l'état de New-York on a prétendu que le canal Erié servait de régulateur de ces prix de transport. Le canal Erié n'a pas la capacité des canaux du Saint-Laurent pour le transport d'un fort volume de trafic; mais il a toujours servi de régulateur des prix de transport des marchandises, et sans le canal Erié il n'aurait jamais existé sur le "New York Central" un aussi minime prix de transport pour les grains s'acheminant vers le littoral. La critique que j'adresse à nos projets de transport se rapproche beaucoup de celle formulée par le député de Simcoe-est. On a trouvé qu'à l'est des lacs, le transport des grains est fort peu lucratif. Là où le transport des grains est rémunérateur, c'est à l'ouest des lacs où les compagnies de chemins de fer exercent un plus fort monopole et peuvent mieux réglementer leurs tarifs à leur propre convenance. Mais du moment qu'on débarque le grain à la tête des lacs, la concurrence est très vive et le transport des grains à partir de ce point est fort peu lucratif.

M. SAM. HUGHES : Il s'agit sans doute ici du transport des grains en droiture.

M. KEMP : Il s'agit des grains destinés à l'exportation.

M. SAM. HUGHES : Le prix payé pour le transport des grains de certains endroits de mon comté jusqu'à Montréal est supérieur au tarif de Fort-William à Montréal.

M. KEMP : Je le sais, les tarifs locaux sont bien plus élevés que les tarifs lointains. C'est là une question que je m'abstiens d'aborder pour le moment; seulement j'appelle l'attention du ministre sur le nombre de routes à l'est des lacs qui sont en état d'exploitation aujourd'hui. D'abord, signalons les réseaux de chemins de fer et de transports américains; routes fort nombreuses, que nous connaissons parfaitement et qui jouent un rôle important au point de vue de la concurrence. Vient ensuite le réseau de la compagnie canadienne du Pacifique, d'Owen-Sound au littoral et de Victoria-Harbour au littoral. Nous avons le Grand-Tronc, de Depot-Harbour, Parry-Sound, Midland, Collingwood, Wiarton, Goderich, Sarnia et Windsor. Nous avons le réseau des canaux du Saint-Laurent et nous aurons, je suppose, le réseau des canaux de la Trent. Vient ensuite le système dont il est question pour le moment et qui fait partie du réseau des canaux du Saint-Laurent : le transbordement des grains à Port-Colborne, des grands bateaux dans l'élévateur. Vient ensuite le chemin de fer de la Baie-d'Hudson. Mentionnons aussi le canal de la baie Georgienne et enfin la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Au cours du débat qui a roulé sur ce projet, on nous a dit que le Grand-Tronc-Pacifique transporterait le grain jusqu'au littoral, à meilleur marché qu'il n'est possible de le faire par les canaux ou par les chemins de fer existant. Il est consigné au compte rendu des débats que certains ministres ont fait cette affirmation, à l'époque où la Chambre était saisie du projet de loi relatif au Grand-Tronc-Pacifique.

Vient ensuite le canal Erié et le réseau des transports américains. Il est temps, à mon avis, de nous arrêter dans cette voie. Si nous avons de l'argent à dépenser et des économies à réaliser au bénéfice des cultivateurs du Nord-Ouest, il faudrait avant tout se demander s'il n'y aurait pas lieu d'appliquer ces économies à l'approfondissement du canal Welland. Ce projet semble susceptible de réalisation ; car, s'il est possible d'utiliser ces puissants vaisseaux pour le transport des millions de boisseaux de grain juqu'à Kingston et Prescott, où on le transporterait dans des barges qui descendraient le fleuve jusqu'à Montréal—car il serait aussi économique de déposer ce blé dans les barges que de le mettre dans l'élévateur à Montréal,—et s'il est possible alors de transborder ce grain par voie des élévateurs flottants jusqu'aux steamships à Montréal, il en résulterait une diminution du prix de transport et l'acheminement d'un fort volume de notre commerce de grain vers la route du Saint-Laurent. Ce serait là, à mon avis, un moyen économique à adopter pour le transport des produits des états du Nord-Ouest et des grains de notre propre nord-ouest jusqu'au littoral. Avant de consacrer un seul dollar de plus à ces projets, il importe de nous éclairer auprès des experts sur le moyen le plus économique d'effectuer le transport d'un boisseau de blé, de la tête des lacs jusqu'au littoral.

A mon avis, les rapports des ingénieurs n'ont guère de valeur. Ils nous renseignent sur les projets susceptibles de réalisation, et à cette époque où la science a accompli tant de progrès on le sait, il n'y a guère de projets irréalisables, pourvu qu'on y mette le prix. L'œuvre une fois accomplie, s'il vous est possible de transporter un boisseau de blé, à une fraction de cent près, à meilleur marché par une route que par l'autre, il devient possible d'acheminer le trafic par cette route. Bien que pour nombre de raisons je sois chaud partisan de la route du canal de Welland je dois dire qu'il convient avant tout d'obtenir l'avis des experts sur la question de savoir s'il est possible de transporter le grain au littoral par cette route, plus économiquement que par tout autre route, je suis décidément hostile à tous ces projets mal élaborés au sujet des transports et à toutes ces promesses faites aux populations du pays, en cherchant à leur faire croire que nous voulons approfondir le canal Welland et les

canaux du Saint-Laurent, construire le canal de la baie Georgienne alors que nous ne sommes pas en mesure de réaliser tous ces projets. Consacrons toute notre attention à un seul projet. Le canal Welland, avec une profondeur de 25 pieds, servirait au transport de tout le grain du Nord-Ouest.

Mais tout en le faisant, il ne faut pas que nous découragions l'initiative privée. Je reconnais comme l'honorable député de Simcoe que les chemins de fer ont accompli des merveilles. Améliorons les ports de la baie Georgienne et venons en aide aux chemins de fer, mais n'oublions pas que le canal de Welland est le modérateur des frais de transport par voie ferrée jusqu'à l'océan.

M. GERMAN : Ces honorables membres sont à développer une théorie qu'il aurait été beaucoup plus profitable de discuter au début de la session, alors que nous n'avions rien à faire. La résolution de construire un élévateur et d'approfondir, ou plus exactement, créer de toutes pièces un port à Port-Colborne, a été prise en raison de ce que le canal de Welland, comme partie de notre système de transports, n'était d'à peu près aucune utilité sans élévateur et sans port. J'ai approuvé le projet de la construction de l'élévateur et de l'agrandissement du port, parce que ces deux installations étaient nécessaires et continueront d'être nécessaires, même après que le canal de Welland et ceux du Saint-Laurent auront été approfondis, et que le canal de la baie Georgienne aura été creusé. L'honorable représentant de Simcoe-est (M. Bennett) a prétendu que j'étais opposé à l'approfondissement du canal de Welland.

M. BENNETT : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. GERMAN : C'est ce que j'ai compris, et je ne pense pas m'être trompé. Mais il lui arrive de lancer des théories fantaisistes et de chercher ensuite à plier les faits de manière à ce qu'ils se conforment à ses théories. Je suis loin d'être opposé à l'approfondissement du canal de Welland ; je suis d'avis qu'un de ces jours ce canal devra être approfondi et agrandi, en vue de répondre aux besoins croissants de notre pays ; mais en ce moment nous sommes appelés à voter un crédit pour l'exécution à Port-Colborne de certaines améliorations qui ont été autorisées par le Parlement. Ces améliorations sont nécessaires, en vue de la solution de la difficulté des transports dans notre pays. L'idée en a été approuvée dans le passé, et je suis sûr qu'un jour on constatera qu'elles ont été utiles, et que nous avons été bien inspirés en faisant les frais de leur exécution.

M. LANCASTER : Je suis heureux d'entendre l'honorable député de Welland déclarer maintenant qu'il est favorable à l'idée de l'approfondissement du canal de Welland. Quant au reproche qu'il nous fait de n'en avoir pas parlé plus tôt, je lui rappellerai que, lors de la discussion du projet de creusement du canal de la baie Georgienne, j'eus la témérité de préconiser l'approfondissement du canal de Welland de préférence au creusement de celui-là, et que je n'eus pas alors son appui.

M. J. T. SCHELL : Certaines observations faites par moi en cette Chambre, il y a deux ou trois ans, se trouvent aujourd'hui amplement justifiées. Je traitai alors au long la question générale des transports, et je reconnus que la construction d'un élévateur à Port-Colborne serait probablement avantageuse. On paraît désirer que l'approfondissement du canal de Welland s'exécute sur-le-champ. Mon avis c'est qu'il n'y a pas lieu de tant se presser d'ici à quelques années. Ce système amélioré d'élévateurs vient à peine d'être installé, et nous ne savons pas encore par expérience quels avantages nous en retirerons. D'autre part, supposons que vous approfondissiez le canal de Welland, est-ce le commerce canadien ou le commerce américain qui en profitera ? L'effet sera-t-il de détourner le trafic des voies canadiennes ? C'est une question sur laquelle nous ferons bien de réfléchir. Dès que vous aurez porté le canal de Welland à une profondeur de 25 ou 30 pieds, les Américains seront à même d'expédier directement par eau leur maïs, leur blé, leurs céréales de toutes sortes, sur Ogdensburg ou sur aucun des ports du lac Ontario. C'est-à-dire que les grains qui, dans les conditions actuelles, passent dans une grande mesure, par l'élévateur de Port-Colborne iraient aboutir à des ports des Etats-Unis, après avoir traversé le canal approfondi de Welland. Pourquoi donc? Supposons que les grands navires des lacs descendent aujourd'hui de Duluth ou de Chicago et passent le canal de Welland ; ils n'iront assurément pas au delà de Prescott, ils iront plutôt à quelque endroit où il soit possible de se procurer un chargement de retour. Après avoir dépassé Port-Colborne, c'est sur la rive américaine qu'il leur faudrait aller pour obtenir un chargement de retour ; et c'est là aussi, bien entendu, qu'ils déchargeraient leur cargaison à destination de l'est. Attendons que l'expérience nous ait fait voir quel avantage nous pouvons espérer retirer de l'élévateur et des améliorations à Port-Colborne, avant d'entreprendre, ou de proposer au pays, l'approfondissement du canal de Welland. Attendons un an, deux ans, trois ans, quatre ans. C'est là le raisonnement que j'ai fait, il y a deux ou trois ans; mais en même temps j'ai proposé de différer la construction du canal de la baie Georgienne et toute agitation dans ce sens, jusqu'à ce que cette voie ait été exploitée

et qu'on sache à quoi s'en tenir à son égard. Vous seriez alors en mesure de nommer une commission et de déterminer quels avantages vous pourriez retirer du creusement du système de canaux de la baie Georgienne. Dans l'intervalle, nos voies ferrées seraient exploitées comme elles le sont aujourd'hui, à partir de Midland ou de Tiffin ou de Depot-Harbour, ou d'aucun de ces ports. Puis il est probable que nous aurons alors le Grand-Tronc-Pacifique, lequel, avec une pente de quatre dixièmes, sera en mesure d'effectuer le transport des grains de Winnipeg à Québec aux mêmes taux que les autres grands chemins de fer du Nord-Ouest, c'est-à-dire à bien meilleur compte, ou du moins, à tout aussi bas prix, qu'il sera possible de le faire par le moyen combiné du chemin de fer et de la navigation. Ce sont là des questions à l'égard desquelles j'espère que les ministres ne perdront pas leur sang-froid. Quand le moment sera venu de creuser le canal de la baie Georgienne, qu'on le creuse. Ce moment, je ne crois pas qu'il soit encore venu. Quand le moment sera venu d'approfondir le canal de Welland, faites-le. En attendant, j'espère que le Gouvernement nous laissera faire à fond l'essai des améliorations, de l'élévateur et des installations d'entreposage de Port-Colborne, en vue de nous renseigner, non seulement sur la question des frais, mais sur celle de savoir si les grains à partir de cet endroit seront expédiés par voie de Montréal ou par voie de Buffalo. Nous savons bien que les exportateurs des Etats-Unis préféreraient beaucoup expédier viâ Montréal, durant l'été, les grains emmagasinés à Chicago. Ils consentiront à payer des frais plus élevés pour expédition viâ Montréal que par une route méridionale. Il est un trafic considérable qui probablement ne passera pas par Montréal, non plus qu'aucune partie des autres grains. Nous ne saurions espérer par le moyen de l'approfondissement du canal de Welland, développer chez nous un trafic à provenance des Etats-Unis ; car l'effet de cet approfondissement serait d'ouvrir une voie vers les installations terminales de New-York, à des taux moins élevés probablement que ceux qu'il serait possible d'accorder sur Montréal. Il vous faut arrêter soit à Port-Colborne, soit à Prescott. D'ici à plusieurs générations, l'approfondissement des canaux du Saint-Laurent ne pourra se faire dans des conditions économiques.

M. R. L. BORDEN : Le 11 juin, j'ai demandé certains renseignements quant au prix de revient de la section des montagnes du chemin de fer national transcontinental. Il a été déposé un état qui est des moins satisfaisants, car il m'est impossible de comprendre ce que l'on veut dire. On constate que le parcours du chemin de fer depuis Winnipeg jusqu'au littoral est de 1,755 milles, dont 916 milles forment la section des prairies, et 839 milles la section des montagnes. Un peu plus loin on s'exprime en ces termes :

On estime les frais de construction jusqu'aujourd'hui à $61,520,000, y compris les installations terminales à Prince-Rupert qui ont coûté $3,000,000.

Veut-on parler ici de la section des montagnes ou du parcours tout entier de Winnipeg au littoral ?

L'hon. M. GRAHAM : Il s'agit de la section des montagnes.

M. R. L. BORDEN : Le ministre ne ferait peut-être pas mal de demander à ses commis, dans la préparation de leurs états, de s'exprimer clairement ? Cela me dispenserait d'occuper le temps de la Chambre à poser des questions qu'il n'y aurait pas lieu de poser si l'état était convenablement rédigé.

Canal du Sault Sainte-Marie.—Construction, $105,000.

L'hon. M. GRAHAM : C'est là la somme qui a été dépensée pour le creusement et l'élargissement du chenal à sa partie supérieure. L'entreprise a été adjugée à M. Boone, et elle s'élève à la somme de $256,-657.

M. J. D. REID : Combien a-t-il été payé là-dessus ?

L'hon. M. GRAHAM : Il a été payé $234,102 jusqu'au mois de septembre de l'année dernière.

M. J. D. REID : La somme représentant la dépense estimative a-t-elle été versée à l'entrepreneur, ou le Gouvernement prévoit-il que la dépense excèdera le chiffre en question ?

L'hon. M. GRAHAM : On compte que ce crédit suffira à solder toute la dépense.

M. J. D. REID : Cette entreprise va-t-elle coûter au pays $50,000 de plus que le prix d'adjudication de l'entreprise ?

L'hon. M. GRAHAM : Bien que les marchés soient conclus sur une estimation faite en bloc, les paiements se font suivant un tarif règlementaire de tant la verge.

M. BENNETT : Le département du ministre a-t-il fait quelque dépense à l'égard du travail que poursuit actuellement le gouvernement des Etats-Unis à la traverse de Lime Kiln, près de Windsor ?

L'hon. M. GRAHAM : Je ne crois pas me tromper en répondant négativement, mais je m'en assurerai.

M. BENNETT : Le ministre voudra-t-il s'informer si son département emploie un agent ou deux pour surveiller les opérations des autorités américaines ?

M. J. D. REID : Le ministre a-t-il jamais voyagé sur le canal Rideau pour se rendre compte de son éclairage ?

L'hon. M. GRAHAM : Le canal de Rideau relève, semble-t-il, de deux départements dont chacun est chargé d'une partie de la besogne.

M. J. D. REID : En voyageant sur ce canal cet été, j'ai observé qu'il est éclairé au moyen de lanternes suspendues à des pieux.

L'hon. M. GRAHAM : Vous voulez dire la partie des lacs ?

M. J. D. REID : Bien que le canal soit censé être éclairé toutes les nuits, de fait il ne l'est que deux nuits par semaine. Bien que le nombre des bateaux circulant sur ce canal ne soit pas très grand, je crois que dans l'intérêt de la navigation, on devrait l'éclairer toutes les nuits.

L'hon. M. FOSETR : Le ministre se propose-t-il de faire son exposé ce soir.

L'hon. M. GRAHAM : Je ne suis pas tout à fait prêt à le faire ce soir.

L'hon. M. FOSTER : Peut-il dire quand il le fera ?

L'hon. M. GRAHAM : Je serai prêt à le faire demain.

L'hon. M. FOSTER : J'aimerais aussi à savoir quand le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) se propose de faire son exposé. Sera-ce demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Je n'en sais rien.

M. J. D. REID : Il s'est déclaré prêt.

Sir WILFRID LAURIER : Alors je le prierai d'être ici demain.

L'hon. M. FOSTER : Dans ce cas nous nous occuperons d'abord du Transcontinental.

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

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

Reprise de la Séance.

Canaux de Québec.—Concasseur et rouleau à vapeur pour chemins, $7,000.

M. TAYLOR : Quel usage veut-on en faire ?

L'hon. M. GRAHAM : Macadamiser le chemin de halage. On voyage beaucoup le long de la berge du canal.

Canal de Soulanges.—Améliorations, $15,000.

M. TAYLOR : En quoi consistent ces améliorations ?

L'hon. M. GRAHAM : Protection contre le feu, moteurs électriques, machinerie, atelier de charpentier et de menuisier, colonnes en fonte et béton.

Canaux du Saint-Laurent. Bureau régional, $7,000.

L'hon. M. GRAHAM : Ce crédit est réellement destiné à parachever les travaux dans cette région. Nous avons notre ingénieur et un personnel sur les lieux.

Canal de la Trent.—Creusement, $1,000,000.

M. TAYLOR : Ce travail s'exécute-t-il entièrement à l'entreprise ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui, tous les travaux sont adjugés aux soumissionnaires pour les sommes les plus basses.

M. LENNOX : L'embouchure du sud a-t-elle été déterminée ?

L'hon. M. GRAHAM : Pas encore.

M. LENNOX : Je désire poser une question au ministre relativement à ce Devil's Elbow dont il a parlé, c'est-à-dire de ce travail qui se fait à Bradford. Le ministre a expliqué l'autre jour que l'ingénieur en chef n'est pas en mesure d'y voir pour le moment. Ne pourrait-il envoyer quelque autre sur les lieux en attendant ?

L'hon. M. GRAHAM : J'en ai causé ce matin avec le secrétaire de l'ingénieur en chef ; et j'ai compris qu'avant même la clôture de la session il serait en mesure de me donner une idée de la dépense qu'entraînerait ce travail. Il a dit, je pense, qu'il y avait un ingénieur sur les lieux dans ce but.

M. LENNOX : Je pense que l'ingénieur en chef est très au courant des circonstances locales. C'est un terrain absolument plat ; on le désigne sous le nom de marécage. J'étais à Bradford, l'autre jour, à causer avec quelqu'un de très renseigné à cet égard, bien que ce ne soit pas en qualité professionnelle, et il m'a dit que la distance était d'à peu près trois quarts de mille. Le sol est tourbeux à la surface, jusqu'à une profondeur de trois pieds, après quoi il est d'une nature plus compacte. Je serais heureux si le ministre, avant la clôture de la session, me renseignait sur ses intentions à cet égard.

L'hon. M. GRAHAM : Je m'efforcerai d'obtenir ce renseignement.

M. LENNOX : C'est un endroit où il va y avoir beaucoup de trafic, lequel vient aboutir à la pointe de Devil's-Elbow. Les frais seront peu considérables, et l'effet sera d'assurer un nouvel exutoire aux habitants de Bradford et du voisinage.

M. OWEN : Le ministre est-il en mesure de me dire quand l'entreprise a été adjugée pour la section du canal qui traverse la ville de Campbellford ?

L'hon. M. GRAHAM : Je l'ignore. Une fois la section terminée et mon ingénieur

en chef de retour, je me propose de visiter l'endroit, en sa compagnie.

M. OWEN : Ce crédit permettra-t-il de parachever le canal de la Trent ?

L'hon. M. GRAHAM : Le canal de la Trent ne sera terminé qu'une fois rendu très loin dans les eaux du lac Simcoe. Il reste d'autres sections pour lesquelles il n'a pas encore été fait d'estimation. J'ai demandé qu'on me renseignât quant aux sections où les travaux se poursuivent.

M. KEMP : Combien faudra-t-il d'années pour compléter le canal, et quel sera le chiffre de la dépense ?

L'hon. M. GRAHAM : Si nous prenons pour base de calcul le nombre d'années qu'il a fallu pour exécuter les travaux en existence, certains d'entre nous seront assez âgés une fois le canal terminé.

M. KEMP : Alors la génération actuelle n'en aura aucun bénéfice ?

L'hon. M. GRAHAM : Tel qu'il est, on en tire de grands avantages.

Canal Lachine.—Mur du côté nord du bassin n° 2, $98,000; mur du côté sud du bassin n° 2, $49,000; ateliers, $15,000.

L'hon. M. HAGGART : Ce crédit va-t-il permettre de parachever le mur du bassin n° 2 ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

L'hon. M. HAGGART : Combien le mur va-t-il coûter en tout ?

L'hon. M. GRAHAM : La somme de $147,000. Les travaux s'exécutent à l'entreprise.

Canal de Chambly.—Pour finir de macadamiser le chemin de halage, $10,000.

L'hon. M. HAGGART : Combien ces chemins macadamisés vont-ils coûter en tout ?

L'hon. M. GRAHAM : La dépense est de $3,500 par mille, et il y en a quatre ou cinq milles.

M. TAYLOR : Va-t-on se servir du rouleau et concasseur?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

Canal de Cornwall.—Pour construire un élévateur de portes, $10,000.

L'hon. M. HAGGART : Combien ce matériel va-t-il coûter en tout?

L'hon. M. GRAHAM : La somme de $12,000.

Canal de Murray.—Pour construire des logements pour les préposés aux ponts, $5,000.

M. TAYLOR : Quelle sorte de maisons construisez-vous, et combien?

L'hon. M. GRAHAM : Les hommes sont au nombre de huit, il n'y a que deux maisons, et le canal sur tout son parcours est éloigné de plusieurs milles d'aucune ville. Nous nous proposons de construire deux maisons d'un étage et demi et qui coûteront $2,500 chacune.

Améliorations au canal de Rideau, $4,500.

M. TAYLOR : En quoi consistent ces améliorations?

L'hon. M. GRAHAM : Construction d'une plate-forme et réfection du pont tournant sur le lac supérieur.

Améliorations au canal de la Trent, $45,000.

L'hon. M. HAGGART : En quoi consistent ces améliorations?

L'hon. M. GRAHAM : Dragage entre Bobcaygeon et Peterborough, Peterborough et Fénélon, le lac Balsam et le lac Simcoe. Nous exécutons ce travail à l'aide de notre propre dragueur.

M. TAYLOR : Faites-vous construire un dragueur pour cet objet?

L'hon. M. GRAHAM : Nous nous proposons d'en faire construire un. On estime la dépense à $15,000.

Canal de la Trent.—Nouvelle écluse et digue, Lindsay, $80,000.

L'hon. M. GRAHAM : Nous remplaçons les anciennes écluses en bois que le gouvernement de l'Ontario avait construit à cet endroit, il y a quelque cinquante ans.

L'hon. M. HAGGART : Va-t-on les utiliser dans la navigation de la Trent?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

Canal de la Trent.—Digue à Buckhorn, $25,000.

L'hon. M. GRAHAM : Ce travail est exécuté par Conroy, de Peterborough, et a été adjugé à la suite d'un appel de soumissions. Le prix d'adjudication est de $55,119.

M. BENNETT : Se propose-t-on d'adjuger cette année l'entreprise du creusement de la section reliant le lac Simcoe à la baie Georgienne?

L'hon. M. GRAHAM : Pas cette année.

M. OWEN : A quel endroit va-t-on construire cette digue de Buckhorn et quel est son objet?

L'hon. M. GRAHAM : Son objet est de permettre la navigation, et nous l'utiliserons aussi peut-être en vue de la production de force.

Chemin de fer intercolonial.—Agrandissement à Halifax, $500,000.

M. CROCKET : Il est constaté dans le rapport du département que trois entreprises ont été adjugées à Halifax dans le cours de l'année dernière. Qui sont les

entrepreneurs et quel est le prix d'adjudication dans chaque cas?

L'hon. M. GRAHAM : L'entreprise de terrassement sur le côté ouest de la rue Water n'a pas été adjugée à forfait, mais suivant un tarif réglementaire.

M. CROCKET : Qui est l'entrepreneur?

L'hon. M. GRAHAM : La maison Kitchen.

M. CROCKET : Le ministre a-t-il un état estimatif de la dépense qu'entraînera l'entreprise?

L'hon. M. GRAHAM : Je ne trouve rien ici. La dépense estimative est d'à peu près $520,000 par année. Jusqu'au 31 mars dernier, la dépense a été de $3,233,158.01.

M. CROCKET : Le ministre a-t-il la liste des sommes payées aux termes de chacun des marchés?

L'hon. M. GRAHAM : Non; je vais m'efforcer d'obtenir un état des divers marchés.

M. CROCKET : Il est constaté au rapport que l'immeuble de Cunard a été acquis par le chemin de fer. J'aimerais à savoir combien on l'a payé.

L'hon. M. GRAHAM : La somme de $187,366.66.

M. CROCKET : Par l'entremise de qui l'achat a-t-il été négocié ?

L'hon. M. GRAHAM : Il a été fait une offre ; des arbitres ont été nommés, et l'affaire a été réglée par les fonctionnaires du département.

M. CROCKET : A-t-il été payé des honoraires à M. McIlreith ?

L'hon. M. GRAHAM : M. McIlreith a fait l'examen des titres, ou quelque travail d'avocat de cette manière.

M. CROCKET : Quel a été le chiffre de ses honoraires ?

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable membre a-t-il en main un exemplaire des comptes publics ?

M. CROCKET : Apparemment, il n'y a rien à cet égard dans les comptes publics. Tout ce que je trouve dans ce rapport de l'auditeur général, c'est le chiffre de ce qui a été payé à Kitchen et Cie pour excavation. Il paraît avoir été payé $54,217.51 dans le cours du dernier exercice en raison de travaux exécutés à Halifax.

L'hon. M. HAGGART : Je prie le ministre de dire ce qu'il se propose de faire de cette somme de $500,000 ? Va-t-elle répondre à la fin qu'il a en vue, et combien a-t-il été dépensé en tout en agrandissements à Halifax ?

L'hon. M. GRAHAM : Il a été dépensé jusqu'à la fin de mars, en chiffres ronds, la somme de $3,233,000. Cette somme est requise en vue de nouvelles installations sur le côté ouest de la rue Water, remise à locomotives, chauffage, plaques tournantes, atelier de réparations des wagons et voitures et ateliers de planage, magasin, huilerie et remise à sable, cheminée et fondation, dépôts à charbon, citerne et fourniture d'eau, fosses à scories, terrassement, ballastage et voies, dédoublement de la voie de Richmond à la nouvelle cour, chauffage des bâtiments, etc.; voies et voies de garage dans la cour de Richmond, bâtiment pour les inspecteurs de wagons et quais. Ces améliorations dont je parle maintenant vont coûter $1,019.80.

L'hon. M. HAGGART : Ce qui, ajouté à $3,200,000, va donner $4,200,000 ?

L'hon. M. GRAHAM : Exactement $4,255,000. Mais la somme de $3,200,000, comprend les $500,000 déjà dépensés.

M. DANIEL : Je remarque à la page W—19 du rapport de l'auditeur général que M. R. T. McIlreith, pour dépenses et services d'avocat, a reçu $1,861.30. Etait-ce en raison de l'achat de la propriété d'Halifax ?

L'hon. M. GRAHAM : C'était relativement à l'achat de la propriété requise en vue de ces améliorations.

M. DANIEL : Les propriétés à l'égard desquelles M. Pearson a reçu $14,000 s'y trouvaient-elles comprises ?

L'hon. M. GRAHAM : Le dernier article relatif à la rotonde est le seul qui s'y trouve compris, je pense.

L'hon. M. HAGGART : Aucune partie de la dépense entraînée par ces agrandissements à Halifax a-t-elle été imputée sur les dépenses courantes, à part ce qui est imputé sur le compte du capital ?

L'hon. M. GRAHAM : Non, je ne le pense pas, c'est un changement radical.

Sydney Mines.—Prolongement jusqu'à, $14,625.

L'hon. M. GRAHAM : Ce prolongement va de North-Sydney à Sydney-Mines distance d'un peu moins de trois milles, 2.7 milles, je pense. C'est un prolongement de la ligne. La dépense jusqu'au 31 mars 1907 s'est élevée à $88,043. Cela comprend le terrain et une grande cour en vue du trafic qui nous arrive de la compagnie des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse.

Améliorations à North-Sydney,$4,000.

L'hon. M. GRAHAM : Il s'agit d'une allonge à la remise aux locomotives.

L'hon. M. HAGGART : Pourquoi imputer cette dépense sur le compte du capital ?

L'hon. M. GRAHAM : C'est en réalité une dépense de premier établissement, en

vue de fournir un abri pour un plus grand nombre de locomotives ; nous aurions pu en faire un bâtiment isolé, et alors ç'aurait été à tous égards un bâtiment construit en neuf, mais nous avons jugé opportun de l'annexer à l'autre.

Sydney.—Agrandissements, $14,000.

L'hon. M. GRAHAM : Ce crédit est destiné au pont dans la cour de Sydney. Le pont seul coûtera à peu près $14,000.

Améliorations à Mulgrave, $46,800.

L'hon. M. GRAHAM : Ce crédit est destiné au prolongement du quai, à construire de nouvelles voies de garage, à allonger la gare aux marchandises, construire des dépôts à charbon, améliorer la gare et la citerne. La dépense totale sera de $78,800. Ce crédit va permettre de parachever les travaux.

Antigonish.—Agrandissements, $4,500.

L'hon. M. GRAHAM : Nous construisons une plate-forme en béton, et y exécutons des travaux de drainage, et complétons l'installation des conduites d'eau ; les travaux sont à peu près terminés. Il m'est arrivé aujourd'hui un télégramme dans lequel on me priait de prolonger les travaux en vue de relier notre trottoir à celui de la ville. Si nous y consentons, il faudra $400 de plus. Nous avons dépensé là $21,-354.57. L'entreprise a été adjugée à M. Sutherland.

New-Glasgow.—Agrandissements, $7,500.

L'hon. M. GRAHAM : Ce crédit est destiné à compléter les travaux et à faire les frais de deux passages sous la voie. La dépense jusqu'au 31 mars 1907 a été de $46,667.22.

Stellarton.—Agrandissements, $6,500.

L'hon. M. GRAHAM : Ce crédit est pour la construction d'une remise à sable et l'installation d'un matériel d'éclairage électrique. Il faudra à peu près $9,000 pour compléter les travaux. Ils ont été adjugés à l'entreprise. La compagnie "General Electric" est chargée d'installer le matériel d'éclairage.

Pictou.—Agrandissements, $8,600.

M. CROCKET : Aucune partie de cette somme pour Pictou doit-elle être appliquée à la construction de la remise aux locomotives ?

L'hon. M. GRAHAM : Il n'y a rien dans ce crédit pour cette fin. Il est destiné à la construction de dépôts à charbon, à l'installation de conduites d'eau, à l'établissement d'une plate-forme ou quai, et à la construction d'un bâtiment pour nos nettoyeurs de wagons.

M. CROCKET : Relativement à l'entreprise pour la remise aux locomotives de Pictou, j'ai été informé récemment par le ministre que le chiffre en était de $13,950, qu'on était convenu de certains prix réglementaires, et que l'entrepreneur avait reçu jusqu'à date $100,221, enfin qu'il restait dû une dernière estimation au montant de $10,719, de sorte que la somme totale payable à l'entrepreneur serait d'à peu près $111,000. Comment se fait-il qu'il ait été payé une si forte somme aux termes de ce marché ? Le département avait estimé la dépense à $62,000. L'entrepreneur, M. Walberg, a retiré presque deux fois cette somme.

L'hon. M. GRAHAM : Cette somme ne comprend pas seulement le prix de la remise aux locomotives, mais aussi le prix de caissons, remplissage, etc., qui n'étaient pas compris dans le marché pour la remise aux locomotives. Bien entendu, il m'est difficile de dire, à ce sujet aussi bien qu'à d'autres, dans quelle mesure le chiffre de la dépense réelle diffère de celui de l'estimation qui en a été faite. J'ai mis la question à l'étude avec un ingénieur et il m'a fait comprendre qu'il fallait s'attendre à voir une divergence se produire assez fréquemment. Les entreprises sont adjugées pour une certaine somme déterminée, mais les paiements se font d'après des tarifs réglementaires et les détails varient. Pour les travaux les plus importants sur les chemins de fer en Amérique, la dépense réelle diffère sensiblement de l'estimation, bien que cette estimation ait fourni la base de calcul du prix de l'entreprise.

L'hon. M. HAGGART : Quel a été le chiffre de l'estimation qui a servi à déterminer le prix du marché, combien a-t-il été dépensé, et combien vous faudra-t-il pour terminer les travaux ?

L'hon. M. GRAHAM : Ces travaux sont tous terminés et leur prix soldé.

M. CROCKET : Il est vrai que le chiffre de l'entreprise pour la construction proprement dite a été fixé à $13,950, mais le département a estimé à $862,000 la dépense entraînée par l'entreprise, en se fondant sur les prix réglementaires et la somme ronde soumissionnée par M. Walberg. Cependant nous voyons que celui-ci a retiré $110,-000 en raison de cette entreprise. Il semblerait que dans ce cas, comme dans tous les autres où les entreprises ont été adjugées à M. Walberg, il ait été le soumissionnaire pour la somme la plus basse mais qu'il ait trouvé moyen d'obtenir finalement une somme excédant de beaucoup le chiffre de la soumission la plus élevée. Je concevrais qu'il y eût une légère divergence entre le chiffre estimatif du département et la dépense effective ; mais il ne me paraît guère être à l'éloge du personnel des ingénieurs au département des Chemins de fer et des Canaux que cette divergence soit aussi énorme que dans le cas actuel. Il a été

dépensé des sommes additionnelles relativement à la remise aux locomotives de Pictou, outre celles comprises dans le marché de M. Wallberg, qui portent le chiffre total de la dépense à $129,111. C'est une somme exorbitante à dépenser sur une remise aux locomotives comme celle de Pictou.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable membre est dans l'erreur. Cette dépense n'a aucun rapport avec le crédit qu'il est à discuter. Les renseignements relatifs à cette entreprise se trouvent consignés dans le rapport de l'auditeur général pour l'exercice qui vient de se clore. L'entreprise était pour la construction d'une remise à locomotives, de caissons et diverses autres choses ; mais comme elle n'a aucun rapport avec le présent crédit, je ne me suis pas pourvu de ces renseignements.

M. CROCKET : Le ministre peut-il dire quand M. Walberg a reçu son dernier paiement ? Il a retiré $100,221.91, jusqu'à la date à laquelle j'ai posé la question ci-dessus, et il restait en souffrance une estimation provisoire au montant de $10,719. J'aimerais à savoir quand cette dernière somme a été payée.

L'hon. M. GRAHAM : Je devrais attendre à plus tard pour fournir ce renseignement à l'honorable député.

Truro.—Agrandissements, $105,000.

M. STANFIELD : Quel est l'objet de ce crédit ?

L'hon. M. GRAHAM : Voici l'estimation en détail : station $85,000 ; cour, $168,000 ; conduite d'eau, $5,000 ; dépôts à charbon, $3,000 ; ballast, $30,000 ; magasin, $12,000 ; bureau, $25,000; menus articles, $30,000; terrassement, $15,000 ; gare aux marchandises, $25,000.

L'hon. M. HAGGART : Quelle sera la dépense totale et combien a-t-il été dépensé en tout ?

L'hon. M. GRAHAM : La dépense totale à Truro, sans rien excepter, atteint $271,366.77. Il ne s'agit pas ici des travaux que je viens d'énoncer et qui coûteront au delà de $400,000.

L'hon. M. HAGGART : Quelle proportion de ce crédit faudra-t-il pour parachever ces travaux ?

L'hon. M. GRAHAM : A peu près $250,000.

L'hon. M. HAGGART : Les travaux donnés à l'entreprise ont-ils été adjugés par voie de concurrence, et dans l'affirmative, quels sont les adjudicataires ?

L'hon. M. GRAHAM : Nous exécutons directement les travaux relatifs aux cours; la construction des dépôts à charbon a été adjugée à l'entreprise. Quant au reste des travaux ils n'ont pas encore été adjugés.

L'hon. M. HAGGART : Quelle est la partie des travaux déjà terminée ?

L'hon. M. GRAHAM : Une partie de la cour au nord de la ligne principale de l'embranchement de Pictou est faite directement par nous. Les conduites d'eau sont installées à l'entreprise.

M. TAYLOR : La construction de la nouvelle gare sera-t-elle adjugée par voie de concurrence ?

L'hon. M. GRAHAM : Il n'a pas encore été lancé d'avis d'adjudication, mais l'entreprise sera certainement adjugée par voie de concurrence.

M. STANFIELD : Le ministre se propose-t-il de commencer cette année les travaux à la nouvelle gare ?

L'hon. M. GRAHAM : Les plans sont actuellement à l'étude. Je ne sais trop ce que nous pourrons faire cette année, car la saison est en retard, mais nous ne nous proposons pas de faire des distinctions entre les endroits.

M. STANFIELD : Si je pose cette question à l'honorable ministre, c'est que, si je ne me trompe, c'est en 1904 que le Gouvernement a commencé à construire une nouvelle remise à locomotives. L'exécution des travaux fut différée jusqu'à la veille de l'élection générale. On était embarrassé quant au choix de l'emplacement. Vous ne saviez trop où placer ce bâtiment, et finalement vous avez été forcé d'accepter un emplacement qui a coûté très cher au pays. Je vois par le rapport de l'auditeur général qu'il a été dépensé plus de $220,000 sur cette remise à locomotives. Là-dessus, $80,000 ont été en frais d'excavation. Ce sur quoi j'insiste surtout auprès du ministre, c'est l'opportunité d'installer cette nouvelle gare avant les élections générales. L'effet serait de lui assurer un nombre de suffrages tout aussi grand, et à moi de même, si j'ai la bonne fortune d'être candidat. Pendant que j'ai la parole, j'insiste auprès du ministre sur la nécessité de prendre plus de précautions à proximité des traverses à Truro. J'ai ici la copie d'une lettre adressée au département par un avocat, dans laquelle on réclame des dommages en raison d'un accident survenu sur un passage à niveau, et où deux chevaux ont été tués. Heureusement il n'y a pas eu de perte de vies humaines. Voici quelle a été la cause de l'accident. Il faisait une nuit noire et orageuse et le passage n'était pas éclairé. Le conseil municipal de Truro a écrit plusieurs fois au département le priant de placer des lumières à ce passage, mais le département a négligé de le faire. A ce qu'on m'apprend, l'avocat du département a écrit

aux gens de Truro que le Gouvernement ne les indemniserait pas. Je prie le ministre d'examiner la question.

Il n'y a pas de barrières à cet endroit et c'est un miracle qu'il n'y ait pas eu de pertes de vie.

Agrandissement des installations à Springhill-Junction, $2,900.

L'hon. M.GRAHAM : C'est pour la manutation du charbon et des pompes à eau chaude.

Amélioration à Amherst, $47,000.

L'hon. M. GRAHAM : C'est pour une gare, $38,000, un quai en beton et une remise à locomotives. Coût estimatif, $59,-500. L'entreprise a été concédée à MM. Leblanc et Cie, les plus bas soumissionnaires. Des soumissions ont été demandées par voie des journaux.

L'hon. M. HAGGART : Pourquoi une remise à locomotives à Amherst ? Ce n'est pas une tête de section.

L'hon. M. GRAHAM : Nous avons à cet endroit deux locomotives pour l'aiguillage et la formation des trains.

M. ANGUS McLENNAN (Inverness) : Avant qu'on en finisse avec les crédits de la Nouvelle-Ecosse je désire faire observer que, bien que je me réjouisse des nombreux crédits demandés pour améliorer l'Intercolonial dans cette province, je regrette qu'on ait oublié le bon vieux comté d'Inverness, à travers lequel passe ce chemin, sur une distance de trente-cinq milles. Il est malheureux que le ministre, dans son voyage d'étude, n'ait pas eu l'occasion de voir ce beau comté, à la lumière du jour, et surtout, n'ait pas pu se rendre compte de ses besoins.

Il y a dans ce comté un chemin de fer de 61 milles appartenant à une compagnie. Le trafic de ce chemin de fer est alimenté par trois villes minières très actives et par environ les deux tiers de l'étendue et de la population du comté. Tout le trafic de ces villes, tout le trafic du comté, tout le trafic des voyageurs, ou presque tout, passe par l'Intercolonial. Le chemin dont j'ai parlé opère sa jonction avec l'Intercolonial à environ un mille et demi du détroit de Canso, et à environ un mille et demi de Point-Tupper, une tête de ligne de l'Intercolonial.

Tout voyageur—c'est le point sur lequel je désire insister—qui sort du comté d'Inverness par ce chemin est obligé de descendre dans un marais le long de la voie de l'Intercolonial. Le Gouvernement a fait d'excellents arrangements pour le trafic des marchandises qu'il reçoit du chemin de fer Inverness-Richmond, mais il n'a rien fait pour les voyageurs. Ces derniers sont obligés de descendre, comme je l'ai dit, à environ un mille et demi de Point-Tupper.

J'avais déjà signalé cet inconvénient à l'honorable M. Blair qui prétendait que c'était à la compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond à prendre soin de ses voyageurs. D'un autre côté, cette compagnie prétend qu'elle a sa gare à Hawkesbury, à environ un quart de mille de cet endroit et que du moment qu'elle remet ses voyageurs sur la voie de l'Intercolonial c'est à ce dernier d'en prendre soin.

J'ai souvent eu à descendre de l'Intercolonial à cette jonction pour prendre l'Inverness-Richmond, et me rendre chez moi et au printemps et en hiver, j'ai vu jusqu'à vingt-cinq voyageurs, des hommes et des femmes, forcés de marcher dans la neige et la boue—jusqu'aux genoux toute la longueur du convoi pour rejoindre l'Intercolonial.

Cet état de choses dure depuis six ou sept ans, au plus grand inconvénient de toute cette population. Or, les recettes que l'Intercolonial retire de ce trafic sont simplement suffisantes pour justifier l'Intercolonial de construire une gare à cet endroit. Les recettes du tarif des voyageurs sur ces 61 milles au chemin de fer d'Inverness-Richmond, pendant la dernière année civile, ont été de $20,000, et il n'y a aucun doute que ces chiffres sont doublés sur l'Intercolonial, où la distance à parcourir est plus longue. Avec son trafic de marchandises et de voyageurs, le chemin privé a réalisé $75,-000 l'an dernier, comme on peut le voir par les rapports officiels. Je répète que ces recettes ont été plus que doublées sur l'Intercolonial, car presque tout ce trafic va à l'Intercolonial sur un parcours double et souvent triple.

L'autre jour j'ai écouté la réponse donnée à une question concernant la somme payée par la compagnie Sydney et Louisbourg pour l'usage de l'installation de l'Intercolonial à Sydney. Il ressort clairement de cette question et de cette réponse que cette compagnie est obligée de se servir des installations de l'Intercolonial à Sydney et qu'elle paie un certain prix pour cet usage.

Je maintiens qu'il est du devoir du Gouvernement de construire une modeste gare à cet endroit pour recevoir les voyageurs, ou obliger la compagnie Inverness-Richmond à rendre ses trains jusqu'à Point-Tupper. L'un ou l'autre de ces arrangements donnerait satisfaction aux citoyens d'Inverness.

L'hon. M. HAGGART : Quelle est la distance jusqu'à Point-Tupper ?

M. McLENNAN : Environ un mille et demi. Cette demande me paraît très raisonnable. Permettez-moi d'exposer la situation telle qu'elle est pour faire voir l'absurdité des arrangements actuels. Un convoi de marchandises part d'Inverness, se rend à la jonction avec l'Intercolonial, et de là à Point-Tupper, où il remet ses marchandises à l'Intercolonial. Mais un train de voyageurs quitte la ville d'Inverness quelques heures plus tard, et rendu à la

jonction les voyageurs qui veulent prendre l'Intercolonial sont obligés de descendre dans un marais, le plus vilain endroit de tout l'Intercolonial.

J'ai voulu appeler l'attention du ministre des Chemins de fer sur cette affaire avant que tous les crédits affectés à la Nouvelle-Ecosse fussent votés, pour qu'il ait le temps de s'en occuper avant que le budget supplémentaire ait été déposé. J'espère qu'il demandera un crédit pour construire une gare à cet endroit ou s'entendra avec l'autre compagnie pour faire descendre les voyageurs à Point-Tupper. Je ne consentirai jamais à rester tranquillement à mon siège tant que durera cette injustice à l'égard des électeurs que je représente.

M. HENDERSON : Qu'en pensez-vous, M. le ministre ?

L'hon. M. GRAHAM : D'après ce que je comprends, la compagnie Canadian-Northern, ou d'Inverness, fait descendre ses voyageurs ailleurs qu'à la gare, et les laisse le long de la voie de l'Intercolonial. La question mérite qu'on s'en occupe, et si mon honorable ami veut me communiquer l'affaire succinctement par écrit, je m'entendrai avec la compagnie. La commission des chemins de fer pourrait peut-être intervenir si on ne parvenait pas à s'entendre.

M. McLENNAN : Je crois que le meilleur moyen de tout arrangement serait de faire de cette excellente voie ferrée une partie de l'Intercolonial. Je suggère la chose à l'honorable ministre et je répète que ce chemin a réalisé $75,000 de bénéfice l'an dernier.

M. STANFIELD : Je vois par les journaux que l'honorable ministre se propose de consacrer un mois ou deux à inspecter l'Intercolonial. Pendant cette tournée, j'aimerais à le voir passer une journée ou deux dans mon comté, où nous avons un grand besoin d'embranchements. Je ne veux pas ennuyer la Chambre en entrant dans de longues explications, et je me bornerai à dire que les embranchements les plus nécessaires seraient entre Brooksfield et Lansdowne, entre Brulé et Truro, et entre Parrsboro et Truro. L'honorable ministre ne devrait pas rire. Si, l'automne dernier, il avait vu comme moi, les cultivateurs et les marchands de cette partie du pays payer de $3 à $5 la tonne pour faire transporter leurs marchandises et leurs produits par des chemins impraticables, il comprendrait la nécessité de ces embranchements. Il serait facile de démontrer que la construction de ces embranchements serait une excellente affaire, financièrement. Si l'honorable ministre veut venir passer une journée ou deux chez moi, nous en parlerons.

Améliorations à Sackville, $27,000.

M. CROCKET : Quelles sont ces améliorations ?

M. McLENNAN.

L'hon. M. GRAHAM : Une gare, un hangard à marchandises, le nivellement de la voie, le service de l'eau, etc.—total $66,000.

M. CROCKET : Ces travaux sont-ils concédés ?

L'hon. M. GRAHAM : La construction de la gare est concédée. Nous avons demandé des soumissions pour les hangars à marchandises, mais elles ne sont pas encore reçues.

M. CROCKET : Que coûtera le service de l'eau ?

L'hon. M. GRAHAM : $32,000.

M. CROCKET : Qui est l'entrepreneur ?

L'hon. M. GRAHAM : MM. Willard, Kitchen et Cie.

M. CROCKET : Que coûtera la gare ?

L'hon. M. GRAHAM : L'entrepreneur est M. Thomas R. Anderson; 20,000.

M. CROCKET : Puisqu'il s'agit de gare, je ne répéterai pas au long tout ce que j'ai déjà dit ici même et privément au ministre quant à la nécessité d'une nouvelle gare à Frédéricton. L'honorable ministre des Finances, qui faisait fonction de ministre des Chemins de fer l'an dernier, a admis que Frédéricton méritait d'avoir une gare plus convenable que celle que nous avons actuellement. Le ministre des Finances et son sous-ministre ont tous deux visité Frédéricton et admis que la gare actuelle ne faisait honneur ni au Gouvernement ni à la capitale de la province. Les citoyens de Frédériction espèrent qu'un crédit sera demandé dans le budget supplémentaire pour la construction d'une nouvelle gare, et ils seraient grandement désappointés s'il n'y avait rien.

L'hon. M. HAGGART : Quel est le coût total de ces améliorations ? Que restera-t-il à faire après que ce crédit aura été dépensé ?

L'hon. M. GRAHAM : Nous espérons compléter tous les travaux avec ce crédit. $20,000 de cette somme ont déjà été votés. Le coût total sera de $66,000.

M. CROCKET : Je voudrais savoir ce que pense l'honorable ministre d'une nouvelle gare à Frédéricton.

L'hon. M. GRAHAM : Il n'en est pas question ici.

M. CROCKET : C'est ce que j'ai remarqué.

L'hon. M. GRAHAM : Que mon honorable ami espère encore quelques jours.

Dédoublement de la voie sur certaines parties de la ligne, $200,000.

M. DANIEL : Quelles parties doit-on dédoubler ?

L'hon. M. GRAHAM : De Moncton à Painsec-Junction.

L'hon. M. HAGGART : Quels sont vos plans pour le dédoublement de la voie ? L'honorable ministre a-t-il étudié le tracé plus au sud entre Moncton et Halifax, au sujet duquel il était indécis ?

L'hon. M. GRAHAM : Une double voie absolument nécessaire pour le trafic, sur cette partie de la ligne. Cette voie double, va dans la direction de l'île du Prince-Edouard.

L'autre question est très vaste. Si le trafic de l'ouest doit être expédié par les ports canadiens, et si les importations doivent se faire par les ports canadiens d'Halifax et Saint-Jean, il faudra prendre les mesures nécessaires pour expédier ce trafic. Le Grand-Tronc-Pacifique est près de Moncton; le chemin de fer canadien du Pacifique est rendu à Saint-Jean, le Nord canadien est rendu à Québec et il faudra trouver un moyen de transporter ce trafic de Moncton à Saint-Jean et à Halifax ; il faudra que quelqu'un établisse des communications entre Moncton et Saint-Jean et entre Moncton et Halifax.

L'hon. M. HAGGART : Le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas fini avant 1911 et il faudra au moins deux ans pour que le trafic prenne cette direction, de sorte que le ministre a encore treize ans pour décider s'il doit dédoubler la voie depuis Moncton, ou construire cette nouvelle ligne.

L'hon. M. EMMERSON : Cette question a été discutée, ici même, il y a deux ou trois ans. Il fut alors admis que la voie de l'Intercolonial devait être dédoublée entre Saint-Jean et Halifax, aussitôt que les circonstances le permettraient et que la voie devait être aussi dedoublée immédiatement sur certaines autres parties de la ligne, pour répondre aux besoins actuels. Par exemple, il faut absolument une voie double entre Halifax et Windsor Junction. Ce travail a été fait. La voie a été également dédoublée entre Stellarton et New-Glasgow. Dans le même temps, un tracé a été établi entre Hampton et la ville de Saint-Jean. Je crois que les travaux ne sont pas commencés à cet endroit, bien que le tracé soit prêt. Avant longtemps, il faudra aussi une voie double jusqu'à Springhill. Le trafic est considérable entre Springhill et Moncton. Un des grands obstacles au dédoublement de cette partie de la voie doit être la différence de niveau entre Dorchester et Saskville. Je crois que le département des Chemins de fer et des Canaux a fait faire des études et des levés pour tâcher de surmonter ces obstacles.

Ce n'est donc pas une question nouvelle, et on peut dire qu'elle est même réglée. Bientôt et certainement avant que le chemin de fer du Grand-Tronc soit rendu à Moncton et cherche un débouché à Halifax, les besoins du trafic entre Moncton et Truro et entre Truro et Halifax, obligeront le Gouvernement à dédoubler la voie sur cette partie de l'Intercolonial.

M. TAYLOR : L'honorable ministre consentira sans doute à réserver ce qui reste de cet article, pour revenir à l'article 102, au sujet duquel l'honorable chef de l'opposition désire faire quelques remarques.

Chemin de fer Transcontinental National, $30,000,000.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il préparé un état de ce que coûtera le chemin entre Winnipeg et Moncton ?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami me prend par surprise. Avant l'ajournement de six heures, l'honorable député de Toronto-nord m'a fait promettre de ne pas discuter cette question ce soir, et j'ai laissé tous ces documents dans mon cabinet.

M. R. L. BORDEN: Alors j'attendrai que le ministre ait prononcé son discours. Donnera-t-il alors un état de ce que coûtera le chemin ?

L'hon. M. GRAHAM : Je devrai préparer mes explications après la séance de ce soir. Je fournirai tous les renseignements qu'il me sera possible de fournir.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, il vaut mieux donner au ministre le bénéfice des quelques recherches que j'ai faites quant au coût de construction, et il pourra ensuite les discuter, s'il le juge à propos. Il sera plus commode de mettre sous les yeux de la Chambre la substance des états qui ont été déposés relativement au coût de la construction de la division de l'Est du Transcontinental.

En réponse à une de mes questions, au mois de mai dernier, le ministre déposa un document (Rap. 39f) ainsi conçu :

Les commissaires du chemin de fer Transcontinental National, Ottawa, 4 avril 1908.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de donner ci-dessous les réponses aux questions posées par l'honorable M. R. L. Borden:

1 (a) La longueur estimative du chemin de fer transcontinental, depuis Winnipeg jusqu'à l'extrémité nord du pont sur le Saint-Laurent, près de Québec, est de 1,344:92 milles.

b) De la culée nord du pont sur le Saint-Laurent, près de Québec, jusqu'à Moncton, 459:74 milles, ce qui comprend 1:11 mille de pont.

2. Le coût moyen estimatif, par mille (non compris le pont) est de $63,427.

3. Cette estimation est basée sur les quantités telles que calculées par les ingénieurs de division et les prix accordés aux entrepreneurs, là où les travaux ont été concédés; les prix pour les parties non concédées ont été préparés par l'ingénieur en chef des commissaires. Les distances sont celles que donnent les arpentages faits, et le prix moyen par

mille de la ligne principale, comprend 326 milles de voie de garage.

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

(Signé:) P. E. RYAN,
Secrétaire.

A une date subséquente, je posai au ministre la question suivante :

M. R. L. BORDEN demande:

Relativement à l'état (document de la session n° 39f touchant le coût estimatif de la division est du chemin de fer national transcontinental, qui donne pour longueur totale (moins le pont de Québec) 1,803.55 milles; le coût moyen par mille, $63,427, et le coût estimatif total (non compris le pont de Québec), $114,393,765.85,—

1. Cette estimation comprend-t-elle le coût des gares, des constructions aux têtes de ligne, des abris et des ateliers de réparations des locomotives, des plates-formes tournantes, des citernes, et de toutes les autres constructions et dépendances nécessaires ou usuelles, pour l'exploitation effective de la voie?

2. Dans la négative quel sera le surplus du coût en tenant compte de tous ces détails?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'estimation en question, de $63,427 par mille comme coût moyen de la division de l'Est comprend le coût des cours aux têtes de lignes, des gares, des hangars à locomotives, des plates-formes tournantes, des citernes et de toutes les autres constructions et dépendances nécessaires ou usuelles pour l'exploitation effective de la voie; mais ne comprend pas les têtes de lignes à Winnipeg (à l'égard desquelles un arrangement est intervenu entre le Grand-Tronc-Pacifique, le Nord-Canadien et la commission ratifié par un acte du Parlement, pendant la session de 1907-1908), ni les ateliers à l'ouest de Winnipeg, ni les têtes de lignes à Québec ni des raccordements à cet endroit; les plans de ces travaux ne sont pas prêts et, par conséquent, on n'a pas pu préparer un état estimatif du coût.

Quelque temps après, j'ai demandé de nouveaux renseignements et le ministre a eu l'obligeance de déposer un second état (document sessionnel 39k); comme il est très important et pas très long, j'en ferai lecture également :

Mémoire relatif au chemin de fer transcontinental.

La longueur du chemin de Moncton à Winnipeg est de 1,803:55 milles, ou y compris le pont de québec, 1:11 mille, 1,804:66.

Le coût estimatif de $63,437 par mille, ne tient aucun compte de l'intérêt.

Pour les installations de tête de ligne à Moncton, une somme de $97,000 consacrée à l'achat d'une cour, est comprise dans le calcul ci-dessus.

Quant aux ateliers, on espère que des arrangements seront faits pour l'usage en commun des nouveaux ateliers de l'Intercolonial. Dans ce cas, la part du Transcontinental dans la mise de fonds initiale sera de $750,000, ou un intérêt annuel de $30,000 à 4 p.c.

Les installations de tête de ligne à Québec, comprendront le coût de la voie du pont de Québec jusqu'au marché Champlain, dans la ville de Québec, soit environ six milles, et les installations de tête de ligne au coût de $2,000,000.

Il n'est pas possible dans le moment, de donner le chiffre des obligations relativement au pont de Québec, ni de donner une estimation de ce que coûtera sa construction.

Le coût estimatif des ateliers à l'est de Winnipeg est de $1,500,000.

En vertu du marché conclu le 1er mars 1907, entre le Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement, confirmé par une loi de cette même année, chapitre 52, la valeur des terrains du Nord-Canadien est fixée à $2,625,000, et sur cette somme le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement, en vertu de l'article 13 paieront, à parts égales, la moitié de 4 p.c., ou $26,250 par année, chacun. Ceci comprend le terrassement, le nivellement et le remblai, dans l'état où ils se trouvaient à la date du marché; mais ne comprend pas les bâtiments, aménagements, voies et autres améliorations et installations.

Pour ces installations (que le Nord-Canadien s'engage à fournir) le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement devront payer, à parts égales, la moitié de 4½ p.c. Le coût en est évalué par l'ingénieur en chef du Transcontinental à $2,000,000, ce qui portera à $22,500 la somme annuelle à payer par le Gouvernement, soit en tout, pour les installations de tête de ligne à Winnipeg, $48,750 par année.

Tout le terrain appartenant au Nord-Canadien sur la rive ouest de la Rivière-Rouge, avec tous les bâtiments, aménagements, voies, améliorations et installations seront utilisés en commun, par le Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental, avec droits égaux pour le trafic local des voyageurs et des marchandises.

Quant à la date probable du parachèvement du chemin entre Moncton et Winnipeg, le département est informé par l'ingénieur en chef du Transcontinental que dans son opinion, si les travaux sur les sections non encore concédées, sont données à l'entreprise avant le milieu de septembre prochain et que les conditions de la main-d'œuvre restent à peu près ce qu'elles sont actuellement, il n'y aura aucune difficulté à compléter la ligne vers le 1er décembre 1911.

Le Grand-Tronc-Pacifique.

La longueur approximative du chemin est de 1,755 milles, comprenant la division des prairies s'étendant de Winnipeg à la rive est de la rivière Wolfe, une distance de 916 milles dont tout le tracé est fait et la division des montagnes, depuis la rivière Wolfe jusqu'à Prince-Rupert, une distance de 839 milles, dont le tracé est fait sur une distance de 278½ milles.

La rivière Wolfe est à 119½ milles d'Edmonton et l'élévation, à cet endroit est à 665 pieds au-dessus du niveau d'Edmonton, et le niveau à la gorge Yellow-Head est à 840 pieds au-dessus de celui de la rivière Wolfe.

A la présente date, le coût de la construction est estimé à $61,520,000, ce qui comprend $3,000,000 pour les installations de tête de ligne à Prince-Rupert.

Quant à la date à laquelle le chemin sera terminé, le président du Grand-Tronc-Pacifique en réponse à une demande du département a télégraphié que la compagnie espère tenir son engagement de compléter le chemin

jusqu'à Prince-Rupert pour le 1er décembre 1911, et il est possible que cette date soit quelque peu devancée. C'est la date fixée par la loi de 1904, chapitre 80.

Mémoire pour l'honorable M. Graham, relativement aux questions posées par M. Borden, page 10896, des " Débats ", relativement au Transcontinental national, en tant qu'elles concernent le ministère des Finances.

M. Borden, après avoir parlé du coût par mille, et s'être enquis du temps qu'il faudra pour construire le chemin, dit:

J'aimerais à savoir aussi quel est le taux approximatif de l'intérêt qu'on s'attend de payer pour l'argent qu'il faudra emprunter pour ces travaux de construction. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer sera peut-être obligé d'avoir recours au ministre des Finances, mais je crois que le renseignement que je demande nous sera d'une grande utilité pour les fins de la discussion qui aura lieu quand le ministre aura fait son exposé. Je désirerais que le ministre nous donnât le montant estimatif des intérêts que nous allons avoir à payer sur le coût du chemin durant la période de sept ans qui suivra l'achèvement des travaux, période pendant laquelle le Grand-Tronc-Pacifique ne paiera aucun affermage.

L'émission déjà faite par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de £3,200,000 d'obligations à 3 p. 100 garanties par le Gouvernement a rapporté, net, environ 92½, soit un intérêt de 3:24 p. 100. Jusqu'à présent le Gouvernement n'a négocié aucun emprunt exclusivement pour le Transcontinental national. Quel sera le taux de l'argent quand le Grand-Tronc-Pacifique fera de nouvelles émissions d'obligations garanties, ou à quel taux le Gouvernement pourra emprunter pour construire la division de l'est, il est impossible de le dire avec quelque dégré de certitude. Tout dépend des fluctuations du marché monétaire.

M. Borden demande encore: " où en sont exactement les responsabilités assumées jusqu'à ce jour par le pays pour le pont de Québec, et à combien on estime le coût de la reconstruction de ce pont.

Les responsabilités assumées par le Gouvernement pour la compagnie du pont de Québec sont limitées par la loi de 1903, chapitre 54, à la garantie du remboursement en capital et intérêt d'une émission autorisée d'obligations par la compagnie jusqu'à concurrence de $6,678,200. Cette garantie a été donnée, et les obligations ont été émises par la compagnie qui les a transférées à la banque de Montréeal, pour réaliser des capitaux.

Pour £478,700 (environ $2,300,000), de ces obligations garanties, ont depuis fait retour au Gouvernement, et sont détenues comme garanties collatérales d'une avance de $2,000,000 faite par le Gouvernement et la compagnie du pont, en vertu des dispositions du chapitre 35 des lois de 1907. Le restant des obligations en louis sterling, équivalant à $4,348,200, est détenu par la banque de Montréal. La réclamation de la banque contre la compagnie, le 30 avril 1908, pour avances en général et intérêt, s'élevait à $3,773,223.71, et pour d'autres avances spéciales, la banque a réclamé, le 31 mai 1908, $174,431.36.

Autant que le département des Finances en a été avisé, aucune estimation n'a été faite du coût de reconstruction du pont de Québec, ni de la proportion qui devra en être supportée par le Transcontinental national.

M. Borden dit plus loin: " Le ministre doit aussi se rappeler que, durant une période de sept ans, le pays devra payer sans recours l'intérêt sur ces obligations ainsi garanties. Je désirerais qu'on nous soumît un état, découlant des renseignements déjà demandés, du montant estimatif que le pays aura ainsi à verser sans recours pour cette section des montagnes ".

L'incertitude dans laquelle on se trouve quant au taux auquel des emprunts pourront être faits d'ici à quelques années ne permet pas de répondre à cette question avec quelque semblant d'exactitude.

(Signé): CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL,
Département des Finances, 30 juin 1908.

Pour se rendre compte plus exactement des obligations assumées par le pays pour la construction du chemin, il vaut mieux consulter les marchés conclus en 1903 et 1904, entre la compagnie et le Gouvernement et les actes du Parlement qui ratifient ces arrangements. L'article 28, du marché de 1903, comporte que pour la division des prairies le Gouvernement garantira les obligations jusqu'à concurrence de $13,000 par mille, et dans la division des montagnes, jusqu'à concurrence de $30,000 par mille. Ces conditions ont été modifiées par l'article 4 de l'arrangement de 1904, et pour la section des montagnes, le pays s'est engagé à garantir les obligations jusqu'à concurrence des trois quarts du coût de construction, quel qu'en soit le prix.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler aussi les conditions d'affermage, contenues dans le marché de 1903. Il est stipulé dans cet arrangement qu'après la construction du chemin entre Winnipeg et Moncton, il sera affermé au Grand-Tronc-Pacific sous certaines conditions, pendant une période de cinquante ans. Pendant les sept premières années le chemin est livré gratuitement au Grand-Tronc-Pacifique. Pendant les quarante-trois ans qui suivront, la compagnie devra payer, sous forme de loyer, une somme égale à 3 p. 100 par an, sur le coût de la construction constaté de la manière prescrite dans l'arrangement. Si toutefois, quelqu'une ou quelques-unes des trois premières années de la dite période de quarante-trois ans, ne rapportent en rendement net 3 p. 100 du coût de la construction, l'écart existant entre les recettes nettes et le prix du loyer ne sera pas exigible de la compagnie, mais cette différence sera ajouté au coût de la construction.

Je crois avoir rapporté fidèlement les conditions et j'ajouterai qu'en vertu des articles 15 et 18 de l'arrangement de 1903, le coût des installations de tête de ligne est compris dans le coût de la construction pour les fins d'évaluation en vertu du contrat.

Il n'est pas nécessaire, dans le moment, d'entrer dans le détail des estimations faites

en 1903, quant au coût de ce chemin. Le ministre des Finances (M. Fielding), à la page 8,583, v.a. des "Débats" de 1903, estimait que la section du Nouveau-Brunswick de la division de l'Est—400 milles de Moncton à Québec—coûterait $25,000 par mille, ou $10,000,000, et de Québec à Winnipeg (1,475 milles) à $28,000 par mille, soit $41,300,000, ou une somme totale de $51,300,000, entre Winnipeg et Moncton.

Le très honorable premier ministre (sir W. Laurier) à la page 7,691 v.a. des "Débats" de 1903 disait :

La somme totale que le Gouvernement aura à payer pour la construction du chemin depuis Moncton jusqu'au Pacifique sera dans le environs de douze à treize millions de dollars.

Le ministre des Postes (sir Wm Mulock) parla dans le même sens, (voir "Débats" page 7711, voir anglais ainsi que l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson), page 10,304, voir anglais des "Débats".

Je prétendais que le chemin de Winnipeg à Moncton coûterait $40,000 par mille, soit pour une distance de 1,875 milles, une somme totale de $75,000,000. Les honorables membres de la droite, à cette époque, considéraient ces calculs comme exagérés au point d'être ridicules. Or voyons ce que coûte actuellement le chemin, d'après les chiffres donnés par le Gouvernement lui-même.

Je ferai lecture d'un état que j'ai préparé pour que les chiffres soient publiés dans leur ordre régulier dans les "Débats". Je ferai observer à l'honorable ministre des Chemins de fer que partout où il était possible de le faire, je me suis servi des données contenues dans les documents déposés par le Gouvernement lui-même ; là où les renseignements officiels faisaient défaut, j'ai dû m'en rapporter à mes propres calculs mais je me suis efforcé de rester toujours en deça de la vérité. Voici le calcul que j'ai fait :

Etat de ce que coûtera à l'Etat le Transcontinental national.

Division de l'est:

Construction du chemin de Moncton à Winnipeg, 1,803.55 milles au coût estimatif de $63,427 par mille	$114,393,765
En accordant cinq ans pour la période de construction, nous avons une moyenne de deux ans et demi d'intérêt simple à 3½ p. 100, soit $4,003,781.67 par année pendant deux ans et demi	10,009,454
Coût de la division de l'est une fois terminée	124,403,219
A cela, il faut ajouter sept ans d'intérêt simple à 3 p. 100 après la construction, période pendant laquelle le Grand-Tronc-Pacifique ne paie pas de loyer	26,124,676
Aussi l'intérêt à 2 p. 100 pendant trois années pendant lesquelles aucun loyer n'est exigible si les recettes sont insuffisantes	11,196,290
	$161,724,185

Pont de Québec.

Coût du pont de Québec au 1er mars 1907	*$5,422,238
Pour terminer les travaux (estimation)	9,000,000
	14,422,238

*"Débats" de 1907, page 7960.

Têtes de ligne.

Coût estimatif de notre proportion à payer pour les installations de têtes de ligne à Québec, Winnipeg et Moncton, et les ateliers à l'est de Winnipeg	5,470,000
	$181,616,423

Division des montagnes.

Coût de la division des montagnes (829 milles), tel qu'indiqué dans un rapport déposé, $61,520,000.	
Soixante-quinze pour cent de la somme ci-dessus, $46,140,000, sont garantis par le Gouvernement pour la construction de la division des montagnes.	
Le Gouvernement s'engage à payer sans recours l'intérêt sur les obligations ainsi garanties pendant sept ans, ce qui, à 3½ pour 100, donne	11,304,300

Récapitulation des dépenses en espèces.

Total des sommes dépensées et des intérêts pour la division de l'Est, comme susdit	124,403,219
A ceci il faut ajouter sept ans d'intérêt simple à 3 pour 100, après la construction, période pendant laquelle le G. T. P. ne paie pas de loyer	26,124,676
Aussi l'intérêt à 3 pour cent pendant trois autres années pendant lesquelles aucun loyer n'est exigible si les recettes sont insuffisantes	11,196,290
Coût du pont de Québec (estimation)	14,422,238
Intérêt à être payé par le Gouvernement, sans recours, pour la division des montagnes	11,304,300
Coût des têtes de ligne à Moncton, Québec et Winnipeg, y compris les ateliers à l'est de Winnipeg.	5,470,000
Total des sommes dépensées	$192,920,723

Garantie des obligations.

En plus des dépenses ci-dessus en espèces, le Gouvernement assume les obligations suivantes par la garantie des obligations :	
Garantie des obligations émises pour la division des montagnes, comme susdit	46,140,000
Garantie des obligations émises pour la division des prairies, 916 milles à $13,000 par mille	11,908,000
	$58,048,000
Dépenses en espèces	191,920,723
Garantie des obligations	58,048,000
Total	$250,968,123

J'aurai quelques mots à dire pour expliquer sur quoi j'ai fondé ces estimations, et c'est à peu près le seul commentaire que j'aurai à faire, car les chiffres que je soumets à l'attention de la Chambre et à l'examen de l'honorable ministre des Chemins de fer parlent par eux-mêmes.

J'ai porté la période de construction à cinq ans. Je me base pour cela sur un rapport déposé dans lequel il est dit que le chemin sera complété vers le mois de décembre 1911, ainsi que sur les renseignements contenus dans le rapport des commissaires du Transcontinental, daté le 9 octobre 1906, où il est dit, page 16, qu'au printemps de cette année les travaux d'une partie considérable de la ligne ont été donnés à l'entreprise—une section de 150 milles et une autre de 244 milles—et le rapport ajoute que les travaux sont en voie d'exécution.

Par conséquent, l'évaluation de cinq ans pour la période de construction est un peu moindre que j'aurais dû la prendre, en toute justice, si je m'étais conformé strictement aux rapports officiels sur lesquels sont basés mes renseignements.

J'ai pris deux ans et demi comme étant la période pendant laquelle l'intérêt serait compté. C'est, je crois, l'usage courant. Pendant la durée de cinq ans le compte des intérêts s'accroîtra continuellement. La première année il sera très faible, mais la dernière année il sera très élevé. L'usage, je crois, est de prendre la moitié de la période de construction et d'évaluer l'intérêt au taux courant, quel qu'il puisse être durant cette période. En ce qui concerne le taux, j'ai pris note de la réponse donnée aujourd'hui par le ministre des Finances à la Chambre, réponse dans laquelle il dit qu'un récent emprunt a été négocié à un intérêt de 3¾ p. 100. J'ai pris 3½ p. 100 c'est-à-dire ¼ p. 100 au-dessous du taux de l'emprunt, comme étant un intérêt raisonnable pendant la période de construction.

Au sujet de l'intérêt pendant les sept années que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne paie pas de redevances, j'ai fait en sorte d'être très prudent dans mes évaluations. Le Grand-Tronc-Pacifique consent à payer un intérêt de 3 p. 100 après sept ans. Il est absolument probable que durant cette période de sept ans l'intérêt que le pays aura à verser sera au moins de 3½ p. 100, et je crois que j'aurais été en droit de calculer à ce taux la perte du pays pendant cette période, mais j'ai donné au Gouvernement et à l'opération le bénéfice du doute et j'ai fait mes calculs sur la base de 3 p. 100, qui est le taux du loyer que le Grand-Tronc-Pacifique, selon toute éventualité, paiera au Gouvernement.

J'ai suivi le même système pour calculer l'évaluation des trois années subséquentes en établissant l'intérêt durant ces trois années à 3 p. 100 et non à 3½ p. 100. Sans doute on peut faire la remarque et la critique que durant ces trois années il est possible que le Grand-Tronc-Pacifique, par l'exploitation de la ligne, puisse faire des bénéfices nets tels qu'une partie de ces $11,000,000 soient remboursés au pays. J'ai bien de la peine à croire que l'événement se réalisera, par conséquent j'ai pris la liberté de comprendre le tout comme une somme qu'en fin de compte le pays devra prendre à sa charge. Si le ministre des Chemins de fer et des Canaux a quelques données ou des arguments pour prouver que ce n'est pas une méthode équitable de traiter cette partie spéciale de l'opération, il présentera sans doute ses arguments et ses considérations à la Chambre quand il arrivera à l'examen de la déclaration que j'ai faite.

Examinant la nature des régions que la ligne traverse, prenant en compte les énormes difficultés que rencontrera la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en exploitant cette ligne pendant l'hiver, constatant le manque presque absolu de trafic local pendant les premières dix années au moins, je pense que c'est une supposition raisonnable de dire qu'on ne réalisera pas sur la ligne de bénéfices nets dont le montant sera disponible pour payer un loyer pendant ces trois ans.

C'est là sans doute une question d'opinion ou de raisonnement et même jusqu'à un certain point de conjecture. Cependant, j'ai envisagé que nous serions responsables du montant complet de ces $11,000,000 dont nous ne recevrons pas le remboursement d'une parcelle et j'ai ajouté cette somme aux autres quantités comprises dans le total des déboursés en argent que cette ligne prélèvera sur la fortune du pays.

Je peux ajouter un ou deux mots d'explication quant à ce qui m'a servi de base pour évaluer le coût du pont de Québec. En 1907, mon honorable ami le ministre des Finances, à la page 7960 du hansard (v. a.) a informé un honorable député qui siège de ce côté-ci de la Chambre—je crois que c'était mon honorable ami de Simcoe—que le coût du pont de Québec jusqu'au 1er mars 1907 avait atteint la somme de $5,422,258. L'exposé de la situation du pays à l'égard de la construction de ce pont, est assez bien fait dans le rapport qui a été déposé et dans les lois du Parlement citées dans ce rapport. Je ne m'étendrai pas aujourd'hui dans de longs détails sur ce sujet. Il suffit de dire que le pont de Québec est reconnu par tout le monde en cette Chambre comme une partie essentielle et intégrale du Transcontinental national dont la ligne doit être poussée activement pour qu'elle soit achevée aussitôt que possible, afin qu'une ligne directe de Winnipeg à Moncton puisse être livrée utilement à l'exploitation.

Nous en arrivons ensuite naturellement à nous demander quel est le montant raisonnable auquel on peut estimer le coût de l'achèvement du pont de Québec. La

plus grande partie de cet ouvrage n'est plus qu'un amas de débris. Je ne sais pas jusqu'à quel point sa construction en était arrivée—peut-être la moitié ou plus de la moitié au moment de son effondrement. Je n'ai pu obtenir sur ce point aucun concours de la part du Gouvernement ; pourtant, je crois qu'à défaut de renseignements officiels j'étais en droit de m'attendre à quelque assistance, J'ai estimé à $9,000,000 le montant juste et raisonnable que je crois nécessaire pour terminer ce pont de façon à faire de la ligne de Winnipeg à Moncton une ligne directe dans le véritable sens du mot. Si mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux a des données sur lesquelles il peut raisonnablement s'appuyer pour dire que cette somme de $9,000,000 doit être diminuée, je suis prêt à examiner avec équité tout ce qu'il pourra présenter dans cette intention.

Un mot d'explication est peut-être aussi indispensable au sujet des terminus. J'ai adopté le prix du terminus de Moncton, tel qu'il a été établi dans le rapport présenté, $750,000 ; j'ai fait de même pour évaluer le coût des terminus et des voies d'accès à Québec à $2,000,000, et celui des ateliers à l'est de Winnipeg à $1,500,000, et j'ai capitalisé les sommes annuelles que nous serons obligés de payer, d'après ce rapport, pour l'usage du terminus à Winnipeg. La méthode que j'ai employée pour établir ces calculs ne peut pas, je le crois, être critiquée comme étant injuste. L'exposé dans le rapport est ainsi conçu :

Au sujet des terminus de Winnipeg, par une entente datée du 1er mars 1907, confirmée par la loi de cette année, chapitre 52, entre le Canadian-Northern, le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement, l'évaluation des terrains du Canadian-Northern a été fixée à $2,625,000, somme sur laquelle le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement, par l'article 13, doivent payer à parts égales, une demie de 4 p. 100 ou $26,250 chacun par an. Cette somme comprend la pente, le nivellement et le remplissage de la voie, mais non les bâtiments, les agencements, les voies et autres perfectionnements et facilités. Pour les dépenses que ces travaux entraînent et que le Canadian-Northern entreprend de construire et de fournir, le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement doivent payer à parts égales, un demi de 4½ p. 100. La dépense a été évaluée par l'ingénieur en chef du Transcontinental à $2,000,000 dont la part à payer par le gouvernement est de $22,500 par an, soit pour le terminus de Winnipeg un total de $48,750.

En capitalisant un paiement annuel de $48,750 à 4 p. 100 cela donne $1,220,000, somme que j'ai adoptée. Si j'avais calculé en prenant le taux d'intérêt à 3½ ou 3 p. 100, le chiffre aurait été beaucoup plus élevé. J'ai pris 4 p. 100 parce que l'entente semble, en quelque sorte, basée sur ce taux. Le total de ces sommes forment en tout $5,470,000, somme que j'ai adoptée comme le coût des terminus.

M. BORDEN.

En ce qui se rapporte à la section des montagnes....

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable veut-il me permettre. Je vas lire la clause de la convention intervenue entre le Pacifique-Canadien, le Canadian-Northern et le Gouvernement :

Au sujet de la compensation payable par le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement à parts égales au Canadian-Northern pour les terminus communs, savoir : une demie de 4 p. 100 sur les édifices, les voies et autres installations comprises dans les articles 5, 8, 10 et 13 (a) et (b), l'article 49 stipulé qu'avant l'exécution du contrat de location de la division est au Grand-Tronc-Pacifique, cette compensation sera payée par les commissaires du Transcontinental et formera partie du " coût de la construction " de la division est, et pour les premières sept années du bail ladite compensation sera entièrement à la charge du Gouvernement; durant les quarante-trois années suivantes, le Grand-Tronc-Pacifique remboursera annuellement au gouvernement sous forme de loyer, le montant de ladite compensation.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas pris autre chose que ce que j'ai trouvé dans le rapport présenté. S'il s'est produit quelques modifications par suite de la disposition qui vient d'être citée, nous nous en apercevrons quand l'honorable ministre commentera mes déclarations. Je prends le paiement annuel de $48,750 et je le capitalise à un taux dont on n'a pas de motifs de se plaindre.

L'hon. M. GRAHAM : Je puis me tromper, mais je crois que finalement cette somme entrera dans le coût de la construction.

M. R. L. BORDEN : Peut-être bien, et s'il en est ainsi, je ferai des corrections jusqu'à concurrence de cette somme. Je ne puis pas dire que je me sois inquiété particulièrement de cette question, et je suis prêt à accueiller pour mes paroles toute observation que mon honorable ami pourra m'adresser à ce sujet.

A ce propos, je dirai même que j'ai omis certains frais que j'aurais pu raisonnablement comprendre. Mon exposé a dû être fait très rapidement après avoir obtenu cet après-midi les informations de mon honorable ami, et je n'y ai pas fait entrer—mais je pense que mon honorable ami peut et même doit le faire—l'intérêt exigé sur le coût de ces terminus. J'ai fait entrer en ligne de compte l'intérêt sur le coût de la construction de la voie, mais je n'ai pas eu le temps de calculer les intérêts fixés sur les dépenses des terminus qui sont évalués à $5,000,000 et même plus. Si cette somme était ajoutée, mon honorable ami trouverait probablement qu'elle est plus que suffisante pour compenser toute petite critique de la nature de celle dont il a été parlé maintenant.

Quant à la section des montagnes, je me suis informé cet après-midi auprès du ministre si, oui ou non, la somme de $61,520,000 indiquée dans le rapport, était le coût de toute la ligne de Winnipeg à la côte, ou seulement de la section des montagnes. Mon honorable ami m'a assuré que c'était seulement le coût de la section des montagnes et j'ai fait mon exposé en m'appuyant sur cette donnée. 75 p. 100 de cette somme donnent $46,150,000. Pour l'intérêt prélevé sur cette dépense, j'ai adopté la même base que pour les autres opérations dont j'ai déjà parlé. A défaut de tout renseignement du ministère des Finances ou des Chemins de fer, j'ai pris 3½ p. 100 comme étant un taux raisonnable et j'ai calculé l'intérêt porté en compte pendant sept ans et qui s'élève comme je l'ai dit à $11,304,300.

Je désire faire une déclaration très nette de ce que je considère comme devant être le coût de cette ligne de chemin de fer, en me basant sur les renseignements officiels que j'ai pu obtenir. Elle est subordonnée à toute observation ou correction de mon honorable ami le ministre des Chemins de fer, mais si vous la soumettez à la critique la plus inquisitive, je ne crois pas que vous puissiez trouver qu'il soit possible de la ramener au-dessous du montant que j'ai estimé, à savoir $192,920,723 ce qui est plutôt, pour le pays, un compte fantastique à payer, surtout dans les circonstances actuelles. En marchant de ce train, il est absolument probable qu'à l'époque où cette ligne sera terminée, la dette du pays aura atteint le total de $450,000,000. Je suis enclin à croire qu'une telle perpective devrait nous engager à marquer un temps d'arrêt, surtout quand on songe aux dépenses énormes qui ont été promises dans la Chambre et au dehors par les honorables ministres qui siègent sur les banquettes du Gouvernement.

Actuellement, la dette publique du Canada est, je crois, de $265,000,000 à $268,000,000. Le coût de cette voie ferrée s'élèvera au moins à $190,000,000 avant qu'elle ne soit finie ; à moins qu'une partie considérable de cette somme puisse être payée avec le revenu—ce qui ne semble pas probable dans les conditions actuelles—la dette totale du pays quand la ligne sera achevée, sans dépenser un dollar pour le développement de nos ports et de nos cours d'eau intérieurs, ou pour la construction de chemins de fer ou pour faire face aux demandes croissantes qui seront faites au ministre des Finances dans un avenir très rapproché—sans prendre en considération une seule des demandes de fonds du Trésor, la dette publique du Canada atteindra $450,000,000, avant que nous n'ayons payé la construction de ce chemin de fer national transcontinental.

J'ai donc pensé qu'il était important en ce moment d'appeler l'attention de la Chambre et du pays, mais spécialement de mon ami l'honorable ministre des Chemins de fer sur l'évaluation générale des dépenses, que j'ai faite et sur les données qui m'ont servi à les établir et de l'inviter à en faire l'examen des commentaires. S'il ne trouve pas mon exposé d'accord avec son jugement, j'ai l'entière confiance qu'il nous déclarera ce qui, suivant lui, sera le coût total pour le pays, quand la ligne sera terminée ?

(L'item est suspendu.)

L'hon. M. HAGGART : Le ministre veut-il avoir l'obligeance, en faisant sa déclaration demain, de nous dire si dans son évaluation de $63,437 par mille, il comprend les terminus de Québec et les ateliers de Winnipeg, parce qu'il n'est pas indiqué très clairement, dans le renseignement donné, si ces constructions sont comprises ou non.

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que j'ai répondu à cette question quand elle m'a été posée il y a quelque temps par le leader de l'opposition.

M. DANIEL : L'an dernier quand cette question de la double voie a été discutée, j'ai demandé au ministre des Chemins de fer d'alors quelle était la partie de la ligne qui devait être construite à double voie, avec le montant du crédit. Entre autres parties, il a cité la section de l'Intercolonial comprise entre Saint-Jean et Hampton. Je vois dans le rapport des Chemins de fer et des Canaux que le tracé a été repéré et que les plans et le cahier des charges ont été préparés pour construire cette section sur double voie. Mais je crois qu'on n'a pas encore commencé les travaux et je suppose que l'argent voté l'an dernier a dû être dévié vers quelque autre besoin. A-t-on l'intention de commencer ce travail de double voie sur cette section dans un délai rapproché ?

L'hon. M. GRAHAM : Nous ne demandons aucun crédit pour ce travail. Le crédit en discussion est destiné à doubler la voie entre Moncton et l'embranchement de Painsec.

M. DANIEL : Qu'a-t-on fait du crédit destiné à cet ouvrage ?

L'hon. M. GRAHAM : Y a-t-il eu un crédit ou une déclaration du ministre ?

M. DANIEL : Je sais seulement que le ministre a dit que le crédit était demandé dans cette intention.

M. E. M. MACDONALD : Ce n'était pas mentionné de cette manière dans le budget.

M. CROCKET : Le ministre dit-il que ce crédit tout entier de $200,000 est pour doubler la voie de l'Intercolonial entre Moncton et l'embranchement de Painsec ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

M. CROCKET : Combien y a-t-il de milles ?

L'hon. M. GRAHAM : Moins de huit milles.

M. CROCKET : A quel degré d'avancement en sont arrivés les travaux.

L'hon. M. GRAHAM : Environ la moitié.

Ateliers de locomotives et de wagons, avec outillage, $570,000.

L'hon. M. GRAHAM : Cette somme est destinée à la construction des ateliers de locomotives et de wagons avec outillage et aussi aux nivellements et pour agrandir les cours.

M. J. D. REID : Il a été passé un marché relativement à ces articles de wagons à Moncton, au sujet duquel nous avons essayé d'obtenir quelques renseignements. Il paraît que l'ingénieur, M. Mackenzie, a passé un marché verbal s'élevant à $50,000 ou $60,000 d'après les termes duquel les travaux ont été faits, mais le Gouvernement semble n'avoir aucun renseignement à son sujet.

M. E. M. MACDONALD : Le marché a été passé aux prix de série.

M. J. D. REID : Non.

M. E. M. MACDONALD : Oui, si l'honorable député veut lire les témoignages rendu devant le comité des comptes publics, il le verra.

M. J. D. REID : J'ai compris que l'ingénieur en chef avait passé un marché, comme il dit, en partie aux prix de série et avec l'entente que l'autre partie doit être faite par l'entrepreneur au prix coûtant, plus 15 p. 100. Mais l'entrepreneur déclare lui-même que tout le travail sera fait par lui et qu'il profitera des 15 p. 100 de bénéfices sur son travail.

M. CROCKET : Et le sous-ministre dit que le marché est tout à fait indépendant du contrat pour la construction de l'édifice.

M. J. D. REID : Voici les deux déclarations, l'une de l'ingénieur en chef, l'autre de l'entrepreneur.

M. E. M. MACDONALD : L'ingénieur en chef doit se présenter devant le comité vendredi.

M. J. D. REID : Il a déjà fait cette déclaration. Voici donc un ouvrage comprenant une dépense d'un fort montant d'argent au sujet duquel ni le sous-ministre ni personne au nom du Gouvernement, semble avoir appris quelque chose jusqu'à ce qu'on ait présenté la question au comité des comptes publics et jusqu'à ce jour nous ne sommes pas capable de savoir ce qui a été fait. L'entrepreneur jure qu'il ne peut pas dire quel montant a été dépensé. M. Mackenzie, l'ingénieur, n'en sait pas plus long. C'est une façon étrange d'opérer. Si le ministre possède quelques renseignements, nous aimerions connaître la somme qui a été dépensée en exécution de ce marché.

L'hon. M. GRAHAM : Nous n'avons encore rien payé jusqu'à maintenant à M. Walberg pour ces travaux. C'est une grande construction et comme il arrive souvent, cela convient mieux de faire exécuter un ouvrage, comme cet égout, sous la direction d'un seul homme qui travaille déjà d'après les termes du contrat plus important, car il a toutes les choses à sa portée et il peut faire l'ouvrage avec plus d'avantages. Cet égout a 2,800 pieds de long. Aux ateliers et sur une distance de 800 pieds il a de 20 à 24 pieds de profondeur et le restant a 20 pieds. Ainsi ce n'est pas un petit travail. Il est exécuté d'une manière très usitée dans les ouvrages de chemins de fer, d'après ce qui est appelé compte d'équipe. C'est-à-dire que si vous avez confiance dans l'entrepreneur, vous lui accordez le marché au prix réel, plus tant pour cent. C'est en somme ce qui se fait avec M. Walberg. Il a tout l'outillage pour faire l'ouvrage et l'ingénieur de Moncton a pensé que c'était le moyen le plus pratique de le faire exécuter. L'entrepreneur doit être payé au prix coûtant—il doit établir l'emploi de chaque dollar—il reçoit en plus 15 p. 100, mais il fournit les outils et autres accessoires. Jusqu'à maintenant nous ne lui avons rien payé pour son travail parce qu'il n'a rien demandé.

M. J. D. REID : Cette déclaration ne concorde pas avec celle de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) qui a dit que le travail se faisait aux prix de série.

M. CROCKET : Le sous-ministre a déclaré clairement que la série ne s'appliquait pas au marché passé pour cet ouvrage, que le contrat accordé sortait de l'ordinaire et que l'ingénieur l'avait conclu sans aucune autorisation du département. Le travail se poursuit depuis plus d'un an et je crois que M. Wallberg lui-même a déclaré qu'il reviendrait probablement à plus de $20,000.

M. E. M. MACDONALD : L'honorable député prétend-il que l'ingénieur M. Mackenzie a eu tort d'ordonner que le travail soit fait de cette manière ?

M. CROCKET : Certainement je le prétends. Je dis que c'est une chose extraordinaire pour un ingénieur de chemin de fer de prendre sur lui la responsabilité de passer un marché de cette importance sans aucune instruction de son département. Je doute même que le département, jusqu'à ce que la Chambre ait voté un crédit dans cette intention, soit autorisé à signer un semblable contrat. Bien moins le serait un fonctionnaire en sous ordre de l'Intercolonial à Moncton, autorisé seulement à préparer les plans de cet ouvrage, qui passerait un marché, mettrait l'entrepreneur au travail par entente verbale, sans avoir reçu aucune instruction d'aucun fonction-

naire du département, sans avoir même fait un rapport au département jusqu'au moment où le sous-ministre a témoigné il y a quelques semaines. J'ai été quelque peu surpris de la déclaration du sous-ministre quand son attention a été appelée sur la question et qu'il a été mis au courant des faits. Si le public doit être rendu responsable de semblables marchés passés par des employés subalternes de chemins de fer, sans aucun mandat du ministère, naturellement sans crédit voté par le Parlement, je dis que je suis en droit de constater qu'il y a quelque chose d'absolument mauvais dans le système.

M. E. M. MACDONALD : Naturellement, la version donnée par mon honorable ami d'York (M. Crocket) au sujet de ce qui s'est dit au comité des comptes publics est absolument contraire au règlement. Je sais que mon honorable ami d'York a demandé que M. Mackenzie se présente au comité vendredi, jour fixé pour l'examen de cette question et je suppose qu'on fera à la Chambre un rapport sur lequel toute la question pourra être discutée. Mon honorable ami d'York dit que parce que cet ouvrage n'avait pas été compris dans le marché primitif, c'était une chose épouvantable de le faire exécuter. Mais s'il eut été compris dans le marché original il n'y eut pas eu de question à ce propos, parce qu'il aurait formé partie d'un travail qui aurait dû être fait conformément aux conditions arrêtées avec l'entrepreneur. Mais mon honorable ami est trop versé dans ces questions pour ignorer que dans un marché important quand on doit régler des propositions subsidiaires il y a plusieurs méthodes de le faire. Si l'on veut s'en tenir à la prudence, on peut publier des annonces et permettre l'intervention de nouveaux entrepreneurs qui ne pourrait pas faire ce travail aussi rapidement que le premier entrepreneur ferait le plus grand ouvrage. On peut aussi décider d'exécuter le travail aux prix de série.

L'hon. M. HAGGART : Comment pourriez-vous faire cela aux prix de série ?

M. E. M. MACDONALD : Dans le marché il est prévu une quantité énorme de déblais qui a été soumissionné aux prix de série. La construction d'un égout est naturellement un travail d'excavation qui peut se faire d'une façon analogue aux excavations prévues pour la construction originale.

Je ne mentionne cela que comme un des systèmes qu'on aurait pu adopter. Il y a une troisième méthode de faire l'ouvrage c'est à compte d'équipe. Quiconque est au courant des travaux de chemins de fer, sait que c'est un système mis en pratique invariablement par les compagnies de chemins de fer, parce que c'est un système équitable. Prenez le montant réellement dépensé pour l'entrepreneur, 15 p. 100 est un joli bénéfice et c'est ce qui est adopté surtout par les compagnies de chemins de fer pour des travaux de cette nature. Je ne crois pas que mon honorable ami s'oppose à cette méthode de travaux entrepris par compte d'équipe, mais il dit simplement que M. Mackenzie n'aurait pas dû agir comme il l'a fait. J'aimerais à entendre les explications de M. Mackenzie sur cette question quand il témoignera devant le comité. Je suis d'avis, avec mon honorable ami, que M. Mackenzie n'aurait pas dû prendre trop de responsabilité. Mais n'oublions pas que M. Mackenzie est un vieil employé de l'Intercolonial ; il était au service de l'Intercolonial du temps de mon honorable ami de Lanark (M. Haggart) et je ne crois pas que mon honorable ami de Lanark dira que M. Mackenzie n'était pas un ingénieur digne de toute confiance. Il n'y a pas de question politique dans cette affaire; il s'agit de savoir seulement si M. Mackenzie a fait pour le mieux. Pour moi j'attendrai son témoignage avant de décider s'il a pris une responsabilité qu'il ne devait pas prendre. Je suis porté à m'accorder avec mon honorable ami pour dire que s'il a pris une responsabilité injustifiable pour cette dépense, c'est une question que le ministre devrait régler et sans doute c'est ce qu'il fera. Mais le passé de M. Mackenzie à l'Intercolonial, sa réputation comme ingénieur et toute son existence sont tels que je ne crois pas que mon honorable ami devrait l'accuser d'agissements coupables avant d'avoir plus de certitude pour le faire.

M. BLACK : C'est un bon tory.

M. E. M. MACDONALD : Dans cette question, je laisse de côté le point de vue politique. Je crois avoir exposé équitablement les faits et je pense que nous devrions, en toute justice, laisser au ministre le soin de régler cette question en n'écoutant que les conseils de sa raison.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable député parle de payer l'entrepreneur aux prix de série. Qui a jamais entendu parler d'un entrepreneur payé aux prix de série pour la construction d'ateliers de locomotives et de wagons avec outillage ? Il est payé sur travaux en cours d'exécution. Les prix de série ne sont usités que pour terrassements ou excavation dans la pierre ou autres travaux du même génie.

M. E. M. MACDONALD : Ce travail rentrait dans cette classe.

L'hon. M. HAGGART : Voici le principe : Quand un entrepreneur signe un contrat, si les contrats sont rédigés maintenant comme ils l'étaient autrefois, il accepte d'être responsable pour tenter les quantités établies par le département. Si le département commet une erreur, il y a une disposition dans le contrat stipulant qu'avant que l'entrepreneur commence son travail, il doit se

procurer un ordre écrit de l'ingénieur en chef ; celui-ci lui accorde, comme l'honorable député l'a déclaré, le montant qui a été dépensé pour l'ouvrage, plus 15 p. 100. On ne peut comprendre qu'une faible partie de ce genre de travaux dans un contrat pour la construction d'ateliers de locomotives, de wagons et pour l'outillage.

M. E. M. MACDONALD : La question est de savoir si oui ou non cet égoût qui était nécessaire par suite de la construction des ateliers aurait dû être compris dans le marché primitif.

L'hon. M. HAGGART : Si cette dépense importante n'est pas comprise dans le marché, l'ingénieur en chef, ou l'ingénieur divisionnaire n'a aucun droit d'accorder le travail à l'entrepreneur. La méthode régulière est de demander de nouvelles soumissions pour l'ouvrage. L'entrepreneur prend la responsabilité des travaux de génie et d'architecture de la construction et les prix de série ne s'appliquent qu'aux travaux compris dans le marché. S'il y a eu une erreur commise par l'architecte ou par la personne chargée de dessiner les plans de ces constructions, cette erreur doit être corrigée par l'ingénieur ; avant que l'entrepreneur ait fait pour un cent d'ouvrage ou ait droit à quoi que ce soit, il doit obtenir un ordre écrit de la main de l'ingénieur. S'il y a eu de grandes sommes dépensées pour des travaux qui n'étaient pas compris dans le marché, il n'y a pas de justification possible.

M. J. D. REID : Ce qui présente l'affaire sous un mauvais jour pour l'ingénieur c'est ceci : une dépense est commencée ; s'il y avait eu un paiement quelconque fait à compte du travail, nous aurions pu obtenir que la question soit présentée devant le comité des comptes publics pour y être examinée en détail.

M. E. M. MACDONALD : Mon honorable ami blâme-t-il le ministère ou M. Mackenzie ?

M. J. D. REID : M. Mackenzie est un fonctionnaire du ministère et c'est lui qui a fait l'erreur, si tant est qu'il y ait eu erreur. Si on avait déboursé de l'argent pour les travaux nous aurions pu avoir un examen de la question devant le comité des comptes publics. Quand l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) s'attend-il à ce que l'affaire vienne devant le comité des comptes publics, en conformité du règlement de la Chambre?

M. E. M. MACDONALD : Vous l'avez maintenant.

M. J. D. REID : J'admets que dans la pratique c'est irrégulier.

L'hon. M. HAGGART : Pas irrégulier du tout.

M. J. D. REID : De présenter l'affaire actuellement au comité des comptes publics.

M. E. M. MACDONALD : Nous avons agi très généreusement en vous donnant la possibilité d'examiner toutes ces questions.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Comme la chose est soumise à l'examen du comité des comptes publics peut-être est-il préférable de ne pas la discuter ici.

L'hon. M. HAGGART : Quand nous discutons un crédit du budget, sous le prétexte qu'il est soumis à l'examen du comité des comptes publics, nous n'allons certainement pas être empêchés de discuter dans ses moindres détails toute preuve qui pourrait être fournie à son sujet.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je crois que vous pouvez discuter n'importe quoi se rapportant à la question, mais difficilement ce qui est soumis à l'examen du comité des comptes publics.

L'hon. M. HAGGART : Pourquoi pas ? La preuve fournie relativement à cet item ne peut-elle pas être discutée?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Le comité n'a pas encore fait de rapport sur la question.

L'hon. M. HAGGART : Il fait rapport chaque jour des témoignages.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : J'ai compris, d'après les déclarations faites, que M. Mackenzie doit encore témoigner devant le comité.

M. J. D. REID : Je n'ai jamais entendu parler d'un cas dans lequel un département avait un marché en voie d'exécution sans qu'il y eut eu des sommes versées sur travaux en cours exécutés conformément au contrat. Ce qui résultera de cette façon d'arranger les choses, c'est qu'on attendra deux ans avant que la dépense soit enrégistrée dans le rapport de l'auditeur général de manière qu'elle puisse venir régulièrement devant le comité des comptes publics. C'est à la prochaine session seulement qu'il nous sera permis d'examiner ce qui sera publié dans le rapport de l'auditeur général, jusqu'au 31 mars 1908. C'est manquer de justice envers les intérêts du public, de laisser la question s'égarer si longtemps. C'est une manière de procéder bien étrange pour le ministre des Chemins de fer et des Canaux de permettre à un fonctionnaire du département de passer un marché non prévu dans l'entreprise primitivement accordée, marché qui se montera dans le voisinage de $20,000 à $50,000. Il parait, d'après ce que je vois que des fonctionnaires peuvent faire des contrats verbaux sans même en aviser le ministère. Si le département entreprend la construction d'un édifice. Les ateliers de Moncton par exemple—et s'il se produit quelques travaux supplémentaires ou des

changements, le ministre devrait être informé de ces modifications et de ce qu'elles vont coûter, de façon à donner des ordres sur la manière de les faire exécuter. Il n'y a pas un seul contrat sur l'Intercolonial qui ait été exécuté sans que le montant ait excédé le prix prévu au contrat par une somme importante. Je ne vois pas que ce soit le système régulier de faire des affaires. Si une personne conclut un marché avec un individu particulier pour une construction, elle obtient ordinairement une évaluation de ce que cela coûtera et c'est tout ce qu'elle aura à payer, mais quand il s'agit d'ouvrage sur l'Intercolonial, ils dépassent de beaucoup le montant prévu. S'il en est ainsi dans ce cas, comment savons-nous qu'il n'en est pas de même dans d'autres cas ?

M. CROCKET : Quand le ministre compte-t-il que ces travaux seront terminés ?

L'hon. M. GRAHAM : L'entrepreneur dit quatre mois. Je serai satisfait si tout est achevé dans six mois.

M. J. D. REID : Nous n'avons pas encore reçu de réponse quant à la somme totale qui a été dépensée.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai dit à l'honorable député, dans ma première déclaration, que je n'avais pas de rapport de l'entrepreneur et que rien ne lui avait été payé. Quant à cet ouvrage et à la situation du département et de l'ingénieur en chef, mon honorable ami doit se souvenir que l'ingénieur en chef est un vieux serviteur. Il n'est pas un employé en sous-ordre, comme vous l'avez désigné quoiqu'il soit soumis aux ordres du département. Il est ingénieur en chef de l'Intercolonial et c'est un homme de grande expérience. Lorsque le marché a été passé pour cette construction on a reconnu qu'il était nécessaire de construire un grand égout. En quelques endroits il atteint une profondeur de 26 pieds. Cet ouvrage était indispensable pour le drainage et dans sa sagesse l'ingénieur a fait une convention avec l'entrepreneur qui avait l'outillage sous la main. Mon honorable ami verra que nous ne payons rien à l'entrepreneur à raison de ce travail parce qu'il n'y a jamais eu d'argent voté à cet effet jusqu'à présent. L'ingénieur en chef a pensé qu'il était sage de faire ce travail immédiatement avant que les bâtiments ne soient construits et il a commencé la construction de ce très grand égout en vue de drainer le terrain.

Pourvu que les comptes soient tenus de façon convenable et honnête, je ne crois pas qu'il soit possible de faire exécuter à meilleur compte des travaux de cette nature, et je ne m'y prendrais pas autrement s'il s'agissait de mes propres intérêts.

Nouvelles machines pour les ateliers des locomotives et des wagons, $155,000.

L'hon. M. GRAHAM : Une partie de ce crédit est destiné aux nouveaux ateliers de Moncton et le reste à d'autres ateliers à Halifax, à la Rivière-du-Loup et ailleurs.

M. CROCKET : Les machines s'achètent-elles par voie d'adjudication sur soumissions après que l'on a publié des avis à cet effet ?

L'hon. M. GRAHAM : La fourniture de toutes les machines est mise au concours. D'ordinaire, elles nous sont fournies par les grandes maisons qui en font le commerce.

M. CROCKET : En achète-t-on aux Etats-Unis ?

L'hon. M. GRAHAM : Celles-ci ne sont pas encore achetées. Il nous arrive parfois de nous adresser aux Etats-Unis ; mais j'entends acheter autant que possible des maisons canadiennes.

Matériel roulant, $1,550,000.

L'hon. M. GRAHAM : Ce crédit est destiné à l'acquisition de nouveau matériel roulant : dix locomotives à voyageurs, vingt-deux à marchandises, trois machines à manœuvres, 300 wagons-tombereaux, etc.

M. BLAIN : Quelles sont les maisons qui fournissent les nouvelles locomotives ?

L'hon. M. GRAHAM : Les locomotives à voyageurs sont fournis par la compagnie de Montréal et celles des trains de marchandises par la compagnie Canadienne.

L'hon. M. HAGGART : A quel prix ?

L'hon. M. GRAHAM : Les locomotives coûtent $24,000 et les autres, $21,950.

Agrandissement des installations à Saint-Jean, $120,000.

L'hon. M. GRAHAM : Cette somme est destinée au ballastage et au nivellement des voies, aux ateliers de réparation des wagons, aux dépôts de houille, etc.

M. J. D. REID : Combien de grain est-il passé par l'élévateur de l'Etat au cours de l'année dernière ?

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai pas les chiffres, mais on me dit qu'il y est passé cette année une plus grande quantité de grain qu'en toute autre année précédente.

M. DANIEL : Le ministre projette-t-il de construire un embranchement particulier partant de l'Intercolonial, près du quai, pour aboutir au dépôt de charbon Robertson, sur le quai de ce nom ?

L'hon. M. GRAHAM : Je crois qu'il n'est pas inscrit de crédit à cette fin au budget de cet exercice.

L'hon. M. PUGSLEY : La compagnie houillère se propose de construire elle-même cet embranchement ; elle en a obtenu l'autorisation de l'Intercolonial.

M. DANIEL : Il me semblait que l'Intercolonial devait le construire et acquérir l'emplacement de la voie par voie d'expropriation.

L'hon. M. GRAHAM : Les travaux de cette sorte s'exécutent d'après certaines règles. A moins de circonstances exceptionnelles, les particuliers se chargent du nivellement de la plate-forme et de la pose des traverses, et le chemin de fer pose ensuite et prélève tant sur les wagons mis en circulation sur l'embrachement pour se rembourser. Il n'a pas été conclu d'arrangement particulier avec la compagnie houillère.

L'hon. M. HAGGART : Au dire du ministre, l'amélioration des installations d'Halifax revient à environ $4,000,000 ; combien a coûté l'amélioration de celles de Saint-Jean ?

L'hon. M. GRAHAM : Le 31 mars, nous avions dépensé à Saint-Jean $2,582,616.30.

M. DANIEL : En combien d'années ?

L'hon. M. GRAHAM : En un assez grand nombre. Je ne dis pas que cette dépense remonte à la Confédération, mais ce chiffre m'est donné comme représentant le total des dépenses faites à Saint-Jean.

Pour mettre en état d'exploitation le chemin de fer entre Indiantown et Blackville, $80,000.

M. CROCKET : Pour quelle raison ne s'est-on pas occupé de ces travaux l'année dernière ?

L'hon. M. GRAHAM : Nous avons dû suspendre les travaux parce que nous n'avons pu faire entreprendre la construction d'un pont en cet endroit. Au commencement de l'année, c'était chose presque impossible d'adjuger une entreprise de cette sorte.

M. CROCKET : Se propose-t-on, une fois ces travaux terminés, d'établir un raccordement avec Frédéricton par Newcastle et l'embranchement d'Indiantown ?

Lhon. M. GRAHAM : Je ne me soucie pas de faire part de nos projets.

Améliorations à Campbellton, $25,000.

M. J. D. REID : J'aimerais savoir ce que le département compte faire en ce qui concerne l'achat des grues à charbon ; va-t-il en faire soumissionner la fourniture ou s'adressera-t-il à des intermédiaires ? On me dit qu'il est impossible d'acheter au Canada la sorte de grues dont l'Intercolonial a besoin et qu'il faut s'adresser aux maisons avec lesquelles le chemin de fer de l'Etat traite constamment depuis dix ou quinze ans. Puisque ces maisons fournissent d'autres sortes de grues, rien n'empêche qu'on ne leur achète aussi des grues à charbon à meilleur compte que lorsqu'il faut s'adresser à un intermédiaire.

M. PUGSLEY.

M. A. JOHNSTON : On les achète par voie d'adjudication sur soumissions.

M. E. A. MACDONALD : L'honorable député ne sait-il pas que ceux qui les vendent sont des Canadiens qui représentent les seules maisons américaines fabricant ces machines ? Il les traite d'intermédiaires parce qu'ils vivent au Canada.

M. J. D. RIED : Celui qui les a vendues a juré qu'il n'était pas l'agent des fabricants.

M. E. M. MACDONALD : C'est un cas exceptionnel.

M. J. D. REID : Autrefois, à une seule exception près, le Gouvernement achetait invariablement ces grues à la fabrique même. Je suis sûr que si l'on agissait de la sorte, il en résulterait une très grande économie.

L'hon. M. GRAHAM : Il n'est pas juste de traiter d'intermédiaire dans un sens désobligeant le représentant d'un établissement industriel. Si nous écrivions à la maison des Etats-Unis, elle renverrait certainement notre lettre à son agent pour ne pas lui nuire. Je ne trouve rien de déshonorant à représenter un de ces grands établissements industriels. On a vu en certains cas la maison même nous demander 10 p. 100 de plus que le prix que son agent nous avait fait. L'honorable député se plaît à traiter d'intermédiaire l'agent honorable d'une maison de commerce autorisé par celle-ci à traiter en son nom.

M. J. D. REID : Je serais bien aise de voir le ministre préciser le cas auquel il vient de faire allusion, car c'est la première fois que j'en entends parler.

Améliorations à Sainte-Rosalie, $85,900.

L'hon. M. GRAHAM : Nous prenons des mesures à l'égard de l'approvisionnement d'eau, d'une remise à locomotives, de la construction de magasins, d'une plaque tournante, du nivellement de la maçonnerie, des voies et du ballastage. La construction de la remise à locomotives, des réservoirs et des magasins est donnée à l'entreprise. Le coût de la remise à locomotives est de $20,000 et celui des magasins, de $3,500.

Agrandissement des terrains et des installations le long de la ligne, $169,000.

L'hon. M. HAGGART : Voici une somme considérable dont l'emploi devrait nous être indiqué avec précision.

L'hon. M. GRAHAM : Une grande partie de ce crédit est destinée à l'établissement de nouvelles voies de garage à diverses stations.

L'hon. M. HAGGART : Par le passé, ces dépenses faisaient l'objet de crédits particuliers. Ceci démontre une fois de plus combien il est absurde de porter toutes ces petites dépenses au compte du capital.

Pour renforcer les ponts, $190,000.

L'hon. M. HAGGART : Quand ces travaux seront-ils enfin terminés ? Ce crédit revient tous les ans.

L'hon. M. GRAHAM : Ces travaux sont nécessaires. Le renforcement des ponts est une des choses les plus importantes en ce qui concerne la sûreté du chemin et du public. Nous n'avons rien dépensé de ce chef l'année dernière.

L'hon. M. HAGGART : Ce crédit est destiné aux ponts qui ne sont pas assez puissants. Après avoir remplacé les anciennes locomotives par de plus lourdes, il faut veiller à ce que les ponts puissent les supporter. Quand verra-t-on la fin de ces travaux-là ?

L'hon. M. GRAHAM : Il va falloir renforcer les ponts de la ligne entière dont il reste encore une ou deux divisions auxquelles nous n'avons pas touché.

L'hon. M. HAGGART : Tous les autres ministres ont donné des explications au sujet des crédits qu'ils se sont fait ouvrir pour terminer certains travaux, et nous devrions savoir au juste combien il en coûtera pour terminer ceux-ci. On devrait renforcer les ponts avant de faire construire des locomotives plus lourdes.

Quelle singulière idée que d'acheter des locomotives énormes et venir ensuite se faire ouvrir un crédit destiné au renforcement des ponts ! Je proteste comme je l'ai déjà fait maintes et maintes fois contre l'inscription de dépenses de cette nature au compte du capital. Conçoit-on qu'en Angleterre on impute sur le capital le coût de travaux semblables ? Jamais pareille chose ne s'y fait. Quel que soit le mode de comptabilité adopté par les compagnies de chemins de fer, jamais les dépenses de cette nature ne devraient être portées au compte du capital quand il s'agit d'un chemin de fer de l'Etat.

Qu'on me comprenne bien. Au dire de certain membre de la droite, je serais contraire à toute dépense imputable sur le capital ; il n'en est rien. Ce qui constitue le compte du capital d'un chemin de fer appartenant à une compagnie privée peut fort bien ne pas constituer celui d'un chemin de fer de l'Etat. Aucune de ces dépenses-ci n'aurait dû être inscrite au compte du capital de l'Intercolonial. Dès qu'elles sont portées à ce compte, elles ne figurent plus au nombre des dépenses ordinaires faites dans le cours de l'année ; elles jouent alors le même rôle que les primes sur le plomb que le ministre des Finances impute sur le capital pour faire voir la situation financière sous un jour plus favorable.

Comme disait feu M. Mackenzie quand il dirigeait le ministère des Travaux publics et à l'époque où il était chef de l'opposition, on devrait clore le compte du capital de l'Intercolonial. Il ne s'ensuit pas que l'on doive cesser de consacrer des deniers à l'exécution de travaux utiles dont les autres chemins de fer peuvent à bon droit imputer le coût sur le capital ; mais ce que je trouve mauvais, ce contre quoi je m'élève, c'est le simple fait de porter de telles dépenses au compte du capital.

Mines et commisison de géologie.—Service de la commission de géologie; frais de gravure, de lithographie, etc., des cartes, plans et illustrations; préparations des plans, compilation des notes des explorateurs, cartes, utilisation des renseignements recueillis par les explorateurs, $20,000.

M. DANIEL : Ces cartes sont-elles dressées par le service de la commission de géologie ou par les cartographes du ministère de l'Intérieur ?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines) : Le service cartographique du ministère de l'Intérieur est complètement séparé du service géologique qui est pourvu de dessinateurs et de cartographes qui exécutent une grande partie des travaux. Nous sommes parfois obligés de recourir à l'aide du service géographique dont M. White est le chef.

M. DANIEL : Quel est le chef de ce dernier service ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : M. Sénécal est dessinateur en chef.

Spécimens pour le musée commémoratif Victoria, $5,000.

M. DANIEL : Où ces spécimens sont-ils déposés ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Au service géologique, rue Sussex.

M. LAKE : Quand la construction du nouveau musée sera-t-elle terminée ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Les travaux avancent rapidement, me dit-on, et je compte qu'ils seront terminés d'ici à deux ans.

Département du Travail, impressions et papeterie, y compris l'impression de la " Gazette du Travail ", allocations aux correspondants, application de la loi de la conciliation et de la loi de l'arbitrage des chemins de fer, frais de voyages, etc., et $500 à un comptable qui peut être membre du service civil, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $30,700.

M. DANIEL : Qu'est-il payé aux correspondants de la " Gazette du Travail " ?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes et ministre du Travail) : Chacun des quarante-cinq correspondants reçoit $100 par année.

M. TAYLOR : Ce crédit accuse une augmentation de $2,350 ; comment l'expliquez-vous ?

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député ne l'ignore pas, nous avons voté l'an

dernier une loi à l'égard des enquêtes sur les différends entre patrons et ouvriers. Au cours de l'année, une cinquantaine de ces différends ont surgi qui, heureusement, ont tous été réglés à la faveur de cette loi. Nous avons dû charger M. King et d'autres représentants du département d'aller présider à ces enquêtes, ce qui a occasionné quelques dépenses. Je me plais à croire que le pays approuve l'œuvre accomplie par le département à cet égard, puisque toutes nos enquêtes ont abouti aux meilleurs résultats.

Pêches.—Appointements et déboursés des inspecteurs, gardes-pêche et gardiens, $137,800.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Ce crédit accuse une augmentation de $10,000 que nous ferons servir à la nomination de quelques employés de plus au Nord-Ouest et à la Colombie-Anglaise, ainsi qu'à un léger relèvement des appointements des employés.

M. TAYLOR : Nous voulons bien laisser passer ces crédits sans trop de discussion, mais nous en réserverons un pour nous conserver le droit de discuter l'article tout entier.

L'hon. M. BRODEUR : Fort bien ; quel crédit l'honorable député désire-t-il que nous réservions ?

M. TAYLOR : Le premier.

Phares et service côtier.—Construction de phares et d'auxiliaires à la navigation, y compris appareils et signaux sous-marins, et achat de bateaux convenables aux travaux de construction dans le golfe Saint-Laurent et ailleurs au Canada, $1,260,000.

L'hon. M. BRODEUR : Ce crédit de l'article général des phares et du service côtier avait été réservé.

M. DANIEL : Le ministre devrait nous donner une idée de ce qu'il entend faire de ce crédit.

L'hon. M. BRODEUR : Nous l'avons déjà discuté plus d'une fois et j'ai donné toutes les informations qui s'y rattachent. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) doit se rappeler que c'est sur sa propre demande que le crédit fut réservé ; il avait déjà été discuté avant cela.

Ministère de la Marine et des Pêcheries.—Observatoire magnétique, $3,200; service météorologique, $122,000; observatoire de Montréal, $500; observatoire de Kingston, $500; relevés hydrographiques, $170,000.

M. TAYLOR : C'est à la faveur de ce crédit, j'imagine, que l'on érige des observatoires un peu partout. Est-ce le ministère de la Marine et des Pêcheries qui fait ériger ces tours sur tous les points du pays ?

L'hon. M. BRODEUR : Ces travaux ne relèvent pas du service météorologique, mais de mon ministère.

M. LEMIEUX.

Inspection des bateaux à vapeur, $45,000.

M. TAYLOR : Quand le ministre compte-t-il mettre à l'étude le projet de loi du Sénat relatif à l'inspection des bateaux à vapeur ? Sur les lacs, on est fort mécontent de ce que les douaniers ne peuvent pas s'occuper des bateaux à gazoline. Certains employés de la douane disent qu'ils ne pourront intervenir que lorsque la nouvelle loi sera mise en vigueur.

L'hon. M. BRODEUR : Les dispositions du projet de loi s'étendent à ces embarcations-là, mais nous ne les appliquons pas encore.

M. PERLEY : Quand le ministre se propose-t-il de mettre en discussion ce projet de loi depuis si longtemps inscrit au feuilleton ?

L'hon. M. BRODEUR : Dès que nous en aurons fini avec les travaux plus pressants qui réclament immédiatement notre attention. Nous voulons tailler au Sénat autant de bésogne que possible.

Subventions postales et maritimes, $1,291,-550.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je tiens à rappeler au sujet de tous ces crédits qu'à la suite des conseils qui lui ont été donnés à la dernière session, le ministre du Commerce a ajouté à son rapport un supplément où se trouvent consignés les détails de chacun de ces services, ainsi que les explications les plus complètes. Ce supplément étant distribué depuis un certain temps, les membres de la Chambre qui portent quelque intérêt à la question ont donc eu le loisir de l'étudier. Tout ce qui se rattache à chacun de ces services est exposé avec force détails dans le Livre bleu intitulé : "Supplément au rapport du ministère du Commerce."

M. BLAIN : Ces subventions sont-elles toutes les mêmes que l'an dernier ?

L'hon. M. FIELDING : Oui, à l'exception de celle qui a trait au service de paquebots entre la Grande-Bretagne et le Canada, qui accuse une augmentation. Cette augmentation provient de ce que le chiffre de la subvention accordée à chaque paquebot est fixé au contrat ; or, comme les meilleurs paquebots effectuent un plus grand nombre de voyages, nous devons nécessairement payer davantage. A cette seule exception près, toutes les subventions sont les mêmes que l'an dernier.

M. TAYLOR : Je propose que l'on réserve un crédit afin de ménager au chef ou à tout autre membre le l'opposition l'avantage de discuter ces subventions.

L'hon. M. FIELDING : Cette proposition n'a rien que de raisonnable.

M. NORTHRUP : Le ministre fixera-t-il la date de la mise à l'étude du budget supplémentaire ?

L'hon. M. FIELDING : Je compte déposer le budget supplémentaire demain ou, au plus tard, après-demain, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de fixer la date à laquelle nous le mettrons à l'étude, puisque d'ici à la fin de la session, la Chambre devra expédier ses travaux avec diligence.

M. NORTHRUP : Un grand nombre de crédits échappent à l'attention qui provoquerait naturellement quelque discussion si ceux qu'ils intéressent étaient présents. Mais comme nous ne tenons pas à rester ici à attendre que tel ou tel crédit soit mis à l'étude, nous serions bien aise de savoir quand le budget supplémentaire sera mis en discussion.

L'hon. M. FIELDING : Quand ce budget aura été déposé, si l'honorable député trouve quelque sujet qui l'intéresse particulièrement et qu'il nous en prévienne, nous le mettrons immédiatement à l'étude ou le ferons à une date dont nous conviendrons.

M. DANIEL : Je prie le ministre de vouloir bien se reporter à l'article 190 : " Service à la vapeur entre Saint-Jean et les ports du bassin de Cumberland, $3,000. Cette subvention est-elle versée au " Harbinger " ?

L'hon. M. FIELDING : Il n'a pas été signé de convention à propos de ce service. Nous avons offert la subvention, mais nul ne s'en est prévalu.

M. TAYLOR : Je propose que l'article 153 soit réservé pour les fins de la discussion.

L'hon. M. FIELDING : Fort bien ! Je désire rayer l'article 169 intitulé : " Communication à la vapeur entre un ou des ports de l'île du Prince-Edouard et un ou des ports de la Grande-Bretagne, $7,000." Le quart de cette somme est déjà voté, mais nous ne croyons pas qu'il y ait lieu d'établir ce service, et il est assez probable que les deniers déjà votés ne seront pas utilisés. Je propose donc que le reste du crédit soit biffé. Dans le budget supplémentaire, cette somme sera portée à quelque autre service répondant aux besoins de l'île du Prince-Edouard

M. TAYLOR : Réservons l'article 153, " Service de paquebots entre la Grande-Bretagne et le Canada, $550,000 ", afin de ménager à ceux des membres de l'opposition qui en auraient le désir, l'avantage de pouvoir discuter n'importe quelle de ces subventions.

L'hon. M. FIELDING : J'y consens volontiers.

Ministère du Commerce, $1,600.

M. BLAIN : Qu'a-t-on payé à chacune des provinces en vertu de la loi sur l'immigration chinoise ?

L'hon. M. FIELDING : Les paiements de ce chef ont presque tous été effectués à la Colombie-Anglaise. Quand la question reviendra sur le tapis, je serai en mesure de donner à l'honorable député une réponse plus précise.

M. TAYLOR : Il serait préférable, je crois, de réserver l'article 276, car je remarque qu'il comprend les primes sur le fer et l'acier.

L'hon. M. FIELDING : Non pas ; il ne comprend que les frais d'administration.

M. TAYLOR : Je sais.

L'hon. M. FIELDING : Très bien ! réservons l'article 276.

(L'article est réservé.)

Inspection des denrées, $130,000.

M. LAKE : Compte-t-on que les modifications apportées aux lois sur les grains et l'inspection nécessiteront la nomination de nouveaux inspecteurs ? Si cela doit être, le cas sera-t-il prévu au budget supplémentaire ?

L'hon. M. FIELDING : Le fonctionnaire du ministère me dit qu'un crédit à cet effet devra être inscrit au budget supplémentaire.

M. TAYLOR : Le budget supplémentaire comprendra-t-il un crédit destiné à cette fin ?

L'hon. M. FIELDING : Il en comprendra un certain nombre dont je ne me rappelle pas l'objet particulier.

M. TAYLOR : Et si nous désirions discuter certains crédits du ministère de la Justice, pourrions-nous le faire lorsque le budget supplémentaire sera à l'étude ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

Pénitenciers, $559,050.

M. TAYLOR : Le budget supplémentaire comprendra-t-il un crédit destiné à cette fin ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

CLOTURE DE LA SEANCE.—TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

L'hon. M. FIELDING propose à la Chambre de lever sa séance.

M. TAYLOR : Quels objets viendront en discussion demain ?

L'hon. M. FIELDING : Je crois savoir qu'à l'article des motions, l'affaire Hodgins sera mise sur le tapis. Nous passerons ensuite à l'étude des divers projets du Gouvernement, des projets de loi et de résolu-

tion, après quoi nous pourrons terminer l'examen du budget.

M. TAYLOR : Le ministre de la Milice a dit qu'il avait une déclaration à faire.

L'hon. M. FIELDING : Je suppose qu'il la fera lorsque la Chambre se déclarera en comité des subsides. Il est convenu que l'affaire Hodgins sera mise en discussion à la séance du matin, quand nous en serons rendus à l'article des motions.

M. TAYLOR : Viendront ensuite les bills et les subsides ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

M. TAYLOR : Le budget de la Milice ?

L'hon. M. FIELDING : Oui ; il est entendu, ce me semble, que mon collègue de la Milice devra faire une déclaration.

M. TAYLOR : Est-ce lui ou le ministre des Chemins de fer qui a des explications à donner ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne sais pas si le ministre des Chemins de fer sera prêt à donner ses explications au sujet du Transcontinental.

M. TAYLOR : Dans ce cas, c'est du budget de la Milice que nous nous occuperons ?

L'hon. M. FIELDING : Oui, puis des derniers crédits qui restent à étudier.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à onze heures et trente-huit minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 8 juillet 1908.

Monsieur l'Orateur ouvre la séance à onze heures.

LES ACCUSATIONS DU MAJOR HODGINS CONCERNANT LE TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. VICTOR GEOFFRION (Chambly-et-Verchères) : Monsieur l'Orateur, en demandant à la Chambre de ratifier le rapport du comité parlementaire nommé pour informer sur les accusations portées par le major Hodgins au sujet du chemin de fer transcontinental national, je tiens à donner à la Chambre, aussi brièvement que possible, quelques-unes des raisons qui ont déterminé le comité à adopter ce rapport. Inutile pour moi, je suppose, d'énumérer par le détail les circonstances qui ont nécessité l'institution de ce comité d'enquête. Elles sont, je crois, connues de toute la Chambre, et je rappellerai seulement que le major Hodgins, qui habite aujourd'hui Victoria, dans la Colombie-Anglaise, qui avait été pendant quelque temps auparavant à l'emploi de la commission du Transcontinental national et qui avait abandonné sa position ou avait été congédié par la commission le 16 avril dernier, écrivit une lettre qu'il signa et fit publier dans le "Daily Colonist", journal publié à Victoria dans la Colombie-Anglaise. Dans cette lettre le major Hodgins accusait la commission du chemin de fer transcontinental d'exercer une influence indue sur ses ingénieurs ; il l'accusait encore d'exercer une influence indue sur certains membres du Gouvernement, et il portait plusieurs autres accusations toutes énumérées dans cette lettre, laquelle est publiée dans le rapport maintenant soumis à la Chambre.

Cette lettre fut suivie de la publication, dans le même journal, de deux prétendues entrevues avec le major Hodgins qui renchérissait et revenait en d'autres termes sur les accusations contenues dans cette lettre. Les commissaires du chemin de fer transcontinental jugèrent à propos d'adresser une note au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) pour nier les accusations portées contre eux dans la lettre et dans les entrevues du major Hodgins, et demander la nomination d'un comité de la Chambre afin de tenir une enquête pour permettre au major Hodgins de prouver ses accusations, ou aux commissaires d'établir leur innocence. Ce comité fut nommé le 29 avril et se mit presque aussitôt à l'œuvre. Le major Hodigns fut invité à donner sa déposition et fut soumis à un long interrogatoire par son propre avocat et par celui de la commission du Transcontinental. Au cours de cet examen qui durait déjà depuis quelque temps, le major Hodgins, le 3 juin dernier, répudia pratiquement les deux entrevues que lui avait attribuées le "Colonist". Je vais citer ses propres paroles, pour montrer à la Chambre combien sa répudiation a été catégorique. On les trouvera à la page 248 des dépositions, version anglaise. C'est M. Murphy, avocat de la commission du Transcontinental, qui l'interrogeait, et voici son interrogatoire :

D.Bien, il est important de savoir, monsieur le major, quelle est la partie de cette entrevue, minime soit-elle, dont vous êtes prêt à accepter la paternité, car ceci affecte le contre-interrogatoire?—R. Je ne suis pas prêt du tout à dire que c'est moi qui suis l'auteur de ces entrevues. Je le répète, si un reporter vous demande une entrevue et prend quelques notes—et ses notes n'étaient pas plus longues que cela (indiquant la longueur)—et écrit deux colonnes, vous ne pouvez m'en tenir responsable. Pendant une partie de cet interview, je vous dirai, le reporter essayait de se renseigner sur les fonctions d'un ingénieur, pourquoi et comment il fait ceci ou cela, etc., le fait est que je lui donnais plus ou moins une leçon de génie civil. En voulant trop apprendre il s'est complètement perdu dans son ouvrage.

D. D'après vos réponses ce matin, vous ne voulez pas être responsable d'autres articles qui vont plus droit au but?—R. Non.

D. Sur le même sujet?—R. Non.

Plus tard, vers le 16 juin, je crois, le major Hodgins ayant déjà répudié ses deux entrevues du "Colonist", répudia ou retira toutes les accusations qu'il avait portées dans le même journal dans sa lettre qui avait précédé ses entrevues, et qui faisaient le sujet de l'enquête. La question de la classification des matériaux dans le district n° 7 où il était employé, avait fait le sujet d'une volumineuse correspondance et d'une longue discussion entre les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique et ceux de la commission du Transcontinental. Les ingénieurs, la commission et les entrepreneurs avaient aussi obtenu de jurisconsultes éminents, dans différentes parties du pays, des opinions sur l'interprétation exacte de cette même clause du cahier des charges qui a servi de motif aux accusations du major Hodgins. Il a été admis au cours de l'investigation que toutes ces opinions étaient contraires à la prétention du major Hodgins. En présence de ces opinions, le 16 juin, le major retira les accusations et insinuations qu'il avait lancées dans sa lettre. On trouvera sa répudiation à la page 386 des dépositions, version anglaise. C'est M. Macdonald, membre du comité, qui interrogeait M. Hodgins :

D. Vous considérez que c'est vituellement la seule question qui reste maintenant....

C'est-à-dire la question de l'interprétation de la clause du cahier des charges qui concerne la classification.

D. Vous considérez que c'est virtuellement la seule question qui reste maintenant, la question de savoir si votre manière de faire la classifaction est encore correcte?—R. Rien de plus.

D. Rien de plus. Je crois que vous avez dit, major, que d'après les renseignements que vous avez obtenus depuis que vous êtes ici, vous ne croyez pas pouvoir être en état de faire aucune insinuation contre les commissaires au sujet de leur influence indue, comme par exemple, sur les ingénieurs?—R. Je ne crois pas, en présence des opinions des juristes et des ingénieurs qui ont été soumises.

D. Et vous n'êtes pas en mesure de prouver que les commissaires aient exercé aucune influence indue sur les ingénieurs?—R. Non.

D. Au sujet de ce qui a été dit ici que sir Wilfrid Laurier refusait l'enquête à cause de l'influence que M. Parent exerce sur lui, on me dit que vous n'êtes pas en état d'affirmer ou de prouver que M. Parent ait essayé d'influencer sir Wilfrid. Pouvez-vous le faire?—R Non, à moins que M. Parent vienne lui-même le déclarer.

D. Vous n'avez aucune preuve à ce sujet?—R. Aucune.

D. Et au sujet des travaux, vous avez apparemment comme ingénieur, ayant une certaine expérience, formé votre opinion sur l'interprétation du devis?—R. Oui.

D. Vous avez découvert, depuis votre déposition devant le comité, que M. Lumsden a donné, le 10 janvier aux ingénieurs, certaines instructions qui paraissent être son interprétation du devis?—R. Oui.

D. Vous ne connaissiez pas l'existence de ces instructions, quand vous avez écrit dans le "Colonist", le 15 avril, n'est-ce pas?—R. Non.

D. Je suppose que vous n'aviez pas eu connaissance, au moment d'écrire cette lettre, des opinions émises par les juristes sur l'interprétation du devis?—R. L'opinion d'un autre homme vaut la mienne. De fait, tout ingénieur estime haut sa propre opinion.

D. Et c'est une question sur laquelle ou peut différer honnêtement d'opinion?—R. Certainement.

D. Vous n'attribuez pas d'intentions déshonnêtes à ces personnes?—R. Non, pas après avoir lu la lettre de M. Lumsden.

D. Vous avez exprimé la pensée l'autre jour, que ce comité n'est pas le tribunal compétent à déterminer la question en jeu?—R. Malgré tout le respect que je lui dois, c'est ce que j'en pense. Il s'agit d'une contestation technique entre ingénieurs, et pour moi, je suis d'avis que les arbitres nommés à cet effet devraient déterminer cette question de classification, et je crois que la commission d'arbitrage est le seul tribunal compétent en la matière.

D. Et tout témoignage que vous avez à donner sur ce point, sur toute la question, du moins sur cette partie qui est encore contestée, vous préféreriez le donner devant ce tribunal d'arbitrage constitué en vertu de la loi?—R. Précisément.

D. Vous avez confiance que ce tribunal pourrait régler cette question à la satisfaction du public?—R. Absolument.

D. Et vous êtes prêt à accepter son jugement sur la question de la classification comme absolument satisfaisant à votre point de vue dans l'intérêt public?—R. Certainement ; il doit sauvegarder l'intérêt commun.

D. Et vous coyez que ce tribunal d'arbitrage est seul compétent à déterminer toute question en litige dans cette affaire?—R. C'est le tribunal compétent.

D. Personnellement, major .... il ne me semble pas .... ou avez-vous l'intention de continuer par votre avocat à déposer devant le comité, et occuper son temps, ou bien aimeriez-vous mieux donner toute votre déposition devant les arbitres?

M. Lennox.—N'est-il pas préférable d'entendre son avocat?

Par M. Macdonald:

D. Que répondez-vous à cela, major?—R. Qu'est-ce?

D. Après ce que vous venez de dire, aimeriez-vous à contiuuer à donner votre déposition devant ce comité, ou ne croyez-vous pas plutôt que le tribunal compétent à déterminer cette question est la commission d'arbitrage composée de MM. Wood et Lumsden et d'un tiers?—R. Il ne m'appartient pas, je crois, de répondre à cette question. C'est plutôt au comité à la décider.

Je passe une partie de l'interrogatoire, qui est très long, et j'appuie seulement sur les réponses qui ont trait à la répudiation des accusations. L'interrogatoire se continue :

Par M. Macdonald :

D. Je crois comprendre que vous n'aimez pas à établir devant ce comité la preuve de malhonnêteté que vous avez portée contre la commission au sujet de son intervention dans le travail des ingénieurs; est-ce bien cela?—R. C'est cela.

D. Et pour ce qui concerne cette phase de l'enquête, vous n'avez aucune preuve à soumettre à l'étude du comité?—R. La question se résume à ceci. Je ne vois pas pourquoi je devrais encourir les frais de prouver que le devis est bon ou mauvais.

D. Ou que la question technique entre ingénieurs soit réglée à vos frais, c'est l'attitude que vous prenez?—R. Oui.

Telle est la répudiation par le major des insinuations et accusations contenues dans cette lettre. Le comité s'est demandé ensuite s'il devait continuer l'investigation ? Il s'ensuivit un long argument entre les membres du comité, et la majorité décida que ce n'était pas la peine de continuer l'enquête, les accusations ayant été retirées. Je prétends que notre guide compétent en cette enquête est l'ordre de soumettre suivant :

Ordre de renvoi,
Chambre des communes,
Mardi, 28 avril 1908.

La Chambre décide que la note du président des commissaires du chemin de fer transcontinental au premier ministre en date du 23 avril et déposée à la Chambre le 24 courant, de même que les journaux qui l'accompagnent, ainsi que la lettre du major Hodgins aux journaux dont il est question dans ces dits journaux, soient soumis à un comité spécial composé de cinq députés, avec instruction de faire une enquête sur les sujets et les accusations y mentionnés et que ledit comité soit composé de MM. Carvell, Macdonald (Pictou), Geoffrion, Barker et Lennox, et que ce comité ait le pouvoir de quérir les personnes, les documents et les dossiers, d'examiner les témoins sous serment ou sur parole et de faire rapport attesté de temps en temps.

(Signé): THOS B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

Sur quoi le comité devait-il informer ? Je prétends que c'est en réalité sur les accusations portées par le major Hodgins. Ce ne pouvait être la note des commissaires du Transcontinental au premier ministre niant ces accusations ; ce devait être la lettre, et les accusations que celle-ci comportait au sujet de la classification ayant été retirées, nous avons cru que le tribunal compétent à continuer l'enquête n'était pas le comité, mais la commission d'arbitrage constituée en vertu de la loi en exécution du contrat intervenu entre le Grand-Tronc-Pacifique et les commissaires du Transcontinental-National. C'est à ces arbitres de décider tout conflit d'interprétation de la convention. Celle-ci stipule que toute contestation, particulièrement au sujet de la classification des matériaux, probablement la question la plus importante que ce tribunal a à décider, doit être réglée par un tribunal composé de M. Woods, ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique et M. Lumsden, ingénieur en chef pour le Transcontinental National. Si ces deux ingénieurs en chef ne s'entendent pas sur le point en dispute, ils doivent choisir un tiers et ce tribunal doit adjuger.

Toutes ces questions de classification doivent être soumises à ce tribunal. Il avait décidé après de longs pourparlers, d'établir un certain étalon de classification, et cet étalon a été adopté sur les travaux. J'admets que le Grand-Tronc-Pacifique s'est plaint de la classification parfois excessive, parfois insuffisante, mais est-ce à dire, parce qu'une des parties au contrat se récrie ainsi, qu'elle a raison, avant que ce tribunal ait adjugé ? Cette stipulation demandant l'arbitrage n'est pas inusitée dans les contrats. Nous la trouvons bien souvent dans les conventions où il s'agit d'entreprises d'importance spéciale, et, je le répète, le fait qu'une des parties au marché se plaint que le marché n'est pas honnêtement rempli ne prouve pas cette prétention tant que les arbitres ne se sont pas prononcés. La très importante question de la classification ne pouvait pas être discutée devant le comité. Une commission a été judicieusement nommée en vertu d'une loi expressément pour cette fin, et toutes ces questions, comme le major Hodgins l'a dit lui-même, doivent lui être soumises. Ayant longuement discuté la question, votre comité est venu à la conclusion qu'il ne lui restait plus rien à rechercher.

Supposons que le major Hodgins, après avoir publié sa lettre et avant l'institution de ce comité eût retiré cette lettre, personne ne prétendra que la Chambre aurait dû nommer une commission d'enquête. Supposons encore qu'il eût répudié toutes ses accusations et publié une autre lettre accusant certains ingénieurs d'avoir fait une classification excessive, y a-t-il un seul député qui va soutenir que la Chambre aurait dû nommer un comité pour déterminer et décider si cette question de classification qui, aux termes du contrat doit être réglée par les arbitres devait être discutée davantage ? Je crois, monsieur l'Orateur, que le comité a pris une décision logique, honnête et équitable, et je propose, appuyé par M. Carvell, que le rapport que j'ai déposé ces jours derniers sur le bureau soit maintenant ratifié.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Monsieur l'Orateur, je sais qu'en instituant ce peu nombreux comité, la Chambre avait dans l'intention de lui déléguer certains pouvoirs judiciaires, et s'attendait à le voir arriver à une conclusion, dans l'intérêt général, quelles que fussent ses opinions préconçues en politique. Je regrette de ne pas pouvoir prendre part à la motion du président de notre comité tendant à l'adoption

du rapport dont il vient d'être fait mention. L'ordre de renvoi est daté du 28 avril dernier. L'honorable député qui vient de proposer l'adoption du rapport a déclaré qu'à ce moment la Chambre était saisie de certaines choses, que certaines choses étaient de notoriété publique. C'est vrai. L'ordre fut donné de soumettre la question, la Chambre savait et il était répandu dans le public que le major Hodgins avait porté des accusations qui compromettait gravement l'administration des affaires publiques par la commission du chemin de fer transcontinental, et de plus, que les journaux avaient supplémenté ces accusations par des commentaires et des articles de rédaction qui accentuaient davantage les déclarations du major. Les raisons ne manquaient pas pour justifier l'enquête, qui, d'ailleurs, fut instituée à la demande du Gouvernement et non de l'opposition. C'est une attitude que le Gouvernement a prise, et qu'il croyait justifiée par les circonstances. Mais bien que le pays et la Chambre avaient eu connaissance des accusations du major Hodgins et des commentaires et autres articles de journaux, ni le pays ni la Chambre ne savaient, mais le Gouvernement et le Gouvernement seul savait que les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique avaient porté des accusations beaucoup plus dommageables et entraînant des conséquences beaucoup plus sérieuses que toutes les accusations du major et les commentaires de la presse. En effet, le Grand-Tronc-Pacifique était en guerre ouverte contre le genre de classification en usage, non seulement sur une section particulière dans l'Est, mais sur toute la ligne. Cette compagnie déclara, comme le Gouvernement le savait, mais ce qu'ignorait le pays à ce moment, que c'était le fait, non pas de l'ignorance de l'administration mais de sa malveillance préméditée.

Lorsque le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) proposa sa motion, tout le monde ignorait, mais le comité apprit subséquemment qu'annexées à la note du président de la commission du Transcontinental, étaient les lettres qui constituent la pièce n° 38, produite à l'enquête, qui contient le témoignage compromettant que je me propose de disséquer. M. Parent allègue et répète souvent qu'il a annexé à la note déposée sur le bureau, et sur laquelle le premier ministre a appuyé sa motion, non seulement les découpures des journaux, mais la liasse même des journaux qui composent la pièce justificative n° 38 produite au comité, et qui contiennent les accusations que je vais analyser.

En d'autres termes, le très honorable premier ministre, pour des raisons jusqu'ici inexpliquées, jugea à propos de séparer de cette note une partie des documents qui lui avaient été transmis en même temps. Je ne lirai de cette correspondance que juste ce qui est absolument essentiel, mais je crois qu'il est essentiel à la Chambre de connaître exactement la nature des matériaux et le mode de leur classification, afin qu'elle soit en état de déterminer si la motion que je suis à la veille de présenter, tendant au renvoi de la question au comité pour supplément d'information, doit être adoptée, ou bien si l'enquête doit être étouffée à cette phase.

Avant de lire la lettre de M. Wood, ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, je désire donner quelques explications afin de tirer au clair certaines déclarations qu'elle contient. Il est stipulé dans le cahier des charges annexé aux différents contrats concernant la division de l'Est que les excavations dans la terre ont une pente de 1½ pied au pied, dans le roc friable, d'un pied au pied, dans le roc vif, d'un quart de pied au pied. Donc, quand nous voyons dans ces lettres que mention est faite d'une pente de 1½ pied au pied, c'est que l'ingénieur veut faire remarquer que la pente, tout en étant dans la terre ordinaire, le rapport n'en indique pas moins qu'une forte proportion est du roc vif ou du roc friable.

Après cette explication, je lirai la première lettre de M. H. A. Wood à l'ingénieur en chef :

Montréal, 7 octobre 7907.

Monsieur H. D. Lumsden,
Ingénieur en chef,
Division de l'est du Transcontinental National.

Cher monsieur,—A sa demande, M. Armstrong, ingénieur de section, a obtenu récemment un état de la classification sur sa section, et l'a trouvé si différent du sien dans les détails, qu'il a demandé à l'auteur de la présente lettre d'aller visiter les travaux.

Nous avons examiné, au cours de la semaine dernière, différentes parties des travaux sur un parcours de 15 à 20 milles à l'ouest de Batiscan, et plus tard du 115e mille au 132e mille.

Au sujet des premières, la classification était donnée sur des distances variant entre 3 et 5 milles, mais comme nous n'avions pas le total des quantités graduelles, nous n'avons pu formuler une opinion sur aucune tranchée en particulier, bien que les proportions pour la distance totale nous paraissent excessivement élevées et dans la roche et dans le rocher.

Pour la deuxième partie, nous avions le détail des proportions pour chaque tranchée, et nous fûmes très surpris des quantités dans la roche et dans le rocher. Dans presque tous les cas où les tranchées n'étaient pas entièrement dans des couches, l'estimation donnée pour le roc solide est double et plus que double de ce qu'elle doit être.

En effet, on a complètement ignoré le devis et alloué des quantités excessives, non pas par erreur de jugement, mais, je crois, sur un ordre du sous-ingénieur de section.

Laissez-moi vous donner quelques exemples:

Prenez la tranchée entre les chantiers 5818 et 5826, où l'on a chiffré l'excavation dans le roc vif à 71 p. 100 et à 29 p. 100 dans le roc friable, avec 1½ de base pour 1 de hauteur

dans le talus. Il se rencontre bien peu de lits dans cette tranchée; quelques gros cailloux mais une forte proportion n'est que de la terre.

Les chantiers 5842 à 5860.—Classification à 94 p. 100 de roc solide et 6 p. 100 de roc friable. Pente pratiquée à 1½ de base pour 1 de hauteur. La classification du roc solide est en excès de 100 p. 100.

Les chantiers 5866 à 5875.—Estimation de 80 p. 100 dans le roc vil et 20 p. 100 dans la roche. Il n'y a pas de roc sur place dans cette tranchée. Beaucoup de gros cailloux, mais une forte proportion de terre.

Les chantiers 5882 à 5901. Estimation de 78 p. 100 de roc solide et 22 p. 100 de roc friable. Une grande partie de cette tranchée a été gâtée par l'emploi de pelles à cheval et de charrues traînées par deux chevaux. Nous rencontrons ici des centaines de verges de terre sans un caillou ni gros ni petit.

Et cependant le rapport dit qu'il n'y a seulement pas un pied d'excavation ordinaire dans cette tranchée. On l'a creusée avec deux chevaux, et y en eut-il six que c'eût été encore de l'excavation ordinaire. Mais elle est toute classée comme excavation dans le roc et la roche.

Les chantiers 6030 à 6046.—Estimation de 40 p. 100 de roc solide et 10 p. 100 de pierres. Il s'agit ici de la grande tranchée en terrain sablonneux à l'ouest du camp d'O'Brien. Des 95,000 verges cubes enlevées jusqu'au 31 août, au moins 80,000 verges sont du sable pur.

Les chantiers 6071 à 6078.—Estimation de 99 p. 100 de roc vif et 1 p. 100 de roc friable. Bien peu de roc solide sur place. Pente de 1½ pour 1.

Pour faire dégringoler les pierres.

A l'ouest de la rivière Saint-Maurice.

Les chantiers 6391 à 6394.—Estimation de 46 p. 100 de roc solide et 33 p. 100 de roc friable. C'est une tranchée dans le sable avec peu de cailloux, et à peu près 1,500 verges cubes de couches à enlever au fond de la tranchée.

Les chantiers 6493 à 6504.—Estimation de 20 p. 100 de roc solide et 49 p. 100 de roc friable. Pas d'apparence de lits et quelques rares gros cailloux; du sable en très grande partie.

Les chantiers 6506 à 6512.—Estimation de 16 p. 100 dans le roc vif, et 44 p. 100 dans la pierre friable. C'est une tranchée complètement dans le sable, avec de rares cailloux. Le talus supérieur a près de 100 pieds d'élévation et les matériaux ont été gaspillés en les jetant à l'eau. Il n'y a certainement pas 10 p. 100 qui devraient être classés.

Je ferai remarquer que le roc solide et le roc friable entrent seuls dans la classification. Les excavations ordinaires ne sont pas classées.

L'hon. M. HAGGART : Le roc friable est-il défini dans le cahier les charges ?

M. LENNOX : Oui, toute classe de matériaux est définie.

M. J. T. SCHELL : L'honorable député voudrait-il me dire s'il s'agit d'une estimation des quantités avant ou après le déblai ?

M. LENNOX.

M. LENNOX : Il s'agit ici des rapports mêmes que les ingénieurs ont faits des travaux à la commission du Transcontinental. L'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique fait voir combien cette classification était ruineuse et injustifiable. Et je lis ces passages pour montrer les montants que ces ingénieurs entendent faire payer au pays.

Chantiers 6522 à 6549. Estimation de 26 p. 100 de roc vif et 49 p. 100 de roc friable. Il s'agit ici de matériaux rapportés des côtés. Bien peu de roc solide visible, excepté ce qui a servi aux faux-drains, mais d'énormes cailloux qui n'ont pas été portés aux remblais.

Nous n'avons pas pu, à cause des fortes pluies, aller à l'ouest du chantier 6600, mais nous croyons savoir que la classification est faite ainsi sur tout le parcours.

Partout où les tranchées ne sont pas entièrement dans les strates, nous avons trouvé la classification excessive. M. Armstrong a visité souvent ces travaux, j'oserais dire aussi souvent que le sous-ingénieur de section. Son état ne diffère pas beaucoup du mien sur le volume des matériaux classifiés, et il n'a pas soupçonné cet excès de classification tant qu'il n'a pas eu en sa possession un état détaillé des quantités. Il s'attendait qu'on n'aurait pas fait de classification du tout dans les terrains meubles, si ce n'est quelques cailloux parmi le roc friable.

On me dit aussi qu'on exagère énormément la classification sur la rive est du Saint-Laurent au moyen des matériaux rapportés, où la fouille s'opère à la charrue et les matériaux sont transportés avec la pelle à cheval.

Je le répète cette classification à outrance n'est pas le fait de l'ignorance des ingénieurs ni des décisions de l'ingénieur de section ou de l'ingénieur de division, qui sont très au fait de la nature des travaux, mais d'ordres arbitraires de leur supérieur. Nous protestons de toutes nos forces contre ce genre de classification, qui tend à augmenter si anormalement le prix de l'entreprise, et nous demandons respectueusement que vous visitiez vous-même les travaux ou que vous y envoyiez votre substitut afin d'avoir une opinion autorisée sur les méthodes de classification en vigueur. Veuillez s'il vous plait vous rappeler que ces proportions sont pour les travaux exécutés jusqu'au 31 août. Nous ne prévoyons pas quel état de choses accusera le rapport du mois de septembre

Votre dévoué,

(Signé) : H. A. WOODS,
Substitut de l'ingénieur en chef.

J'ai cru devoir lire cette lettre au long, chaque mot est important. Je me priverai plutôt sur les autres lettres. M. Lumsden s'agita. Il écrivit une lettre qui se trouve à la page 395 des dépositions, version anglaise, et est datée du 18 octobre. Je ne la lirai pas, mais je dirai seulement qu'elle montre qu'à ce moment M. Lumsden savait, d'après les assertions de l'ingénieur de section, M. Doucet, que celui-ci avait admis et reconnu la complicité de ses ingénieurs subalternes dans la classification excessive des matériaux. Il est important de se rappeler qu'à ce moment M. Doucet travaillait en quelque façon plus dans l'intérêt du pays

que des constructeurs. Mais il n'a pas persisté dans cette attitude. Je n'ai qu'à lire dans cette lettre ce que M. Lumsden dit à la commission. Voici : "Il me semble qu'on aurait classifié comme excavation de rocher ce qui aurait pu être classifié autrement." Le 12 du même mois, il avait appris ce détail verbalement de M. Doucet. Il semble qu'il y avait plus d'obséquiosité que de zèle pour l'intérêt du pays. M. Ryan, secrétaire de la commission du Transcontinental, dit :

Bien que la procédure. . .

Il s'agit de la lettre de M. H. A. Woods.

. . . était visiblement irrégulière, la commission a pris pleine connaissance de la plainte de M. Woods et donné des instructions pour informer sur la matière.

Ce comité, bien que n'approuvant pas les manières dont M. Woods a fait montre, a eu assez de gentillesse pour dire qu'il pèserait ses accusations et les ferait examiner. Je regrette qu'il n'ait pas tenu sa promesse. M. Doucet pense que la chose n'a pas été faite aussi poliment qu'elle aurait dû l'être, et, dans sa lettre du 21 octobre à M. Lumsden, il dit :

Je dirai que ces accusations non seulement ne sont pas méritées, mais indignes de la profession, telle que nous entendons au Canada l'étiquette professionnelle.

Je suis plus préoccupé de cette investigation et du départ de certains personnages que de l'ordre dans lequel ils sont partis. Maintenant, je passe à la lettre de M. Doucet à l'ingénieur en chef de la commission du Transcontinental. On la trouve à la page 399 des dépositions. Je ne la lirai pas en entier, mais j'en commenterai une ou deux phases. J'ai dit tout à l'heure que M. Doucet n'entendait pas pactiser avec ses subordonnés pour la fausse classification ,mais d'une façon ou d'une autre il en est revenu, et comme l'ingénieur en chef, son attitude change avec les circonstances, et dès le 26 octobre, nous voyons M. Doucet tout disposé à dire à l'ingénieur en chef qu'il est prêt à accepter tout ce qu'il dira pour la classification dans la province de Québec. Avant que j'aie fini, j'aurai montré à la Chambre l'effet de ce changement de front sur l'ingénieur en chef, sur les destinées du Canada et sur le montant que le pays aura à débourser pour l'entreprise

Maintenant voici ce qu'il écrit à M. Lumsden :

Cher monsieur,—J'ai déjà eu occasion de vous dire verbalement l'interprétation que les ingénieurs de la division B donnent à la classification du roc solide et du roc friable; et qui a servi de base à la préparation des états provisoires qui vous ont été soumis depuis le commencement des travaux.

La Chambre voudra bien se rappeler ceci : l'ingénieur dans cette lettre déclare que la classification qu'il a attribuée à ses ingénieurs subalternes et à laquelle il s'était opposé en premier lieu, puis à laquelle l'ingénieur en chef s'était opposé définitivement, a existé depuis le début des travaux et existe encore.

M. E. M. MACDONALD : L'honorable député voudrait-il indiquer où il puise cette théorie que M. Doucet, au cours de la conversation avec M. Lumsden, conversation à laquelle celui-ci fait allusion dans sa lettre, a pris une attitude différente de celle qu'il a prise dans sa lettre du 26 octobre ?

M. LENNOX : J'ai cité la preuve et les pièces justificatives correspondantes. J'ai appris à connaître l'honorable député au comité, où je n'avais pas l'appui que je m'attends d'avoir ici et je vais tâcher d'être précis. L'honorable député peut indiquer une différence, s'il en trouve, entre les deux lettres que j'ai citées. J'ai lu une partie de cette lettre, et j'ai fait allusion à l'attitude qu'on attribue à M. Doucet, d'après sa lettre du 18 octobre. Maintenant, je vais ajouter une phrase :

Je n'ai jamais été obligé d'imposer ma manière de voir à mes subalternes. Tous comme un seul ont interprété la classification comme je l'entendais moi-même.

Ainsi, je le répète, M. Doucet semble, entre le 12 et le 26 octobre, avoir adopté la manière de voir des entrepreneurs. Le 24 octobre eut lieu une information sur cette matière. M. Lumsden se rendit sur les lieux et, dans sa lettre du 30 octobre, page 403, il nous dit ce qui s'est passé, ceux qui étaient présents. Les entrepreneurs s'y trouvaient en nombre. Il nous dit ce qu'ils firent ; il parle d'une entrevue avec eux après l'inspection des travaux, et déclare qu'après cette entrevue il demanda à M. Doucet, ingénieur de division, d'obtenir l'opinion de ses ingénieurs subalternes sur l'interprétation du devis et de les lui transmettre avec la sienne propre.

Cette lettre du 30 octobre est très significative ; elle indique l'attitude de M. Lumsden à cette date, lorsqu'il écrivit à la commission du Transcontinental, et montre que nonobstant son attitude subséquente, il condamnait à ce moment la classification de Québec. Ayant abordé ces différents sujets et ayant reçu ces opinions des différents ingénieurs de la division de Québec, y compris celle de M. Doucet, il dit :

Je dirai simplement que je ne puis pas partager l'interprétation des clauses 34, 35 et 36 du devis général telles que les entendent M. Doucet et ses ingénieurs subalternes. A mon sens, l'excavation du roc vif, clause 34, comprend toute substance qui doit être classée comme roc vif.

Et il continue à définir pour montrer qu'il n'accepte pas et n'acceptera pas le mode de classification en usage dans la province de Québec. Qu'allez-vous dire maintenant aux membres du comité ? Qu'est-ce que la Chambre va dire au comité pour l'inviter

à suspendre la procédure quand nous voyons plus tard l'ingénieur en chef de cette entreprise, pour des raisons encore ignorées, dire que c'est ce genre de classification qui doit prévaloir, et que c'est celui qui prévaut présentement d'une extrémité à l'autre de la division de l'est du Transcontinental? Ayant énoncé ce qui selon moi, constitue la vraie manière de classer, il ajoute :

Telles sont mes vues et, comme je vous l'ai dit dans ma lettre du 18 courant, je refuserai de certifier toute estimation future, si elle n'est faite en conformité de mon interprétation du devis susdit, à moins que les deux parties au contrat consentent explicitement à modifier la convention, sujet à l'approbation du Gouvernement ou que les estimations soient corrigées en conformité de mon interprétation. Dans tous les cas, je demande que cette correspondance soit immédiatement soumise au Gouvernement.

Tel est l'état de la question à la date du 30 octobre. L'ingénieur en chef, à la décision duquel nous sommes assujettis, qui décide en dernier ressort, comme l'a déclaré la majorité du comité, qui est l'unique arbitre en toute matière de classification, prend une attitude ferme et défie les ingénieurs subalternes sur la division de l'Est du chemin de fer Transcontinental. Cependant, chose étrange, il change plus tard d'opinion. Comment s'y prend-il ? Il cède à une classe d'hommes honorables, mais qu'il ne fait pas toujours bon de consulter dans un cas comme celui-ci. D'un côté, il a les ingénieurs ; il ne les écoute pas ; il paraît encore jouir de son indépendance. Alors on fait jouer une plus forte influence ; on fait intervenir les avocats les uns après les autres pour discuter cette question—dans l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique qui se plaint, croyez-vous ? Pas du tout. Dans l'intérêt du public dont on gaspille l'argent ? Pas du tout. On fait valoir l'argument *ex parte* des entrepreneurs affamés pour éclairer et conduire l'ingénieur en chef de la commission du chemin de fer transcontinental.

L'hon. M. FOSTER : Devant qui les juristes ont-ils plaidé?

M. LENNOX : On leur a demandé des opinions qui ont coûté $500 chacune. C'est très bien.

M. E. M. MACDONALD : Qui les a payées ?

M LENNOX : Pas les entrepreneurs, je suppose, mais je ne sais pas.

M. E. M. MACDONALD : Qui a demandé ces opinions ?

M. LENNOX : Je suppose que ce sont les entrepreneurs qui ont demandé ces opinions, et c'est à eux qu'elles auraient dû être données, et ils auraient dû les garder pour eux-mêmes, non pas les invoquer en cachette, *ex parte*, à l'insu du public et du Grand-Tronc-Pacifique qui, incidemment prenait en cette question l'intérêt du public. Ils auraient dû les garder au lieu de les employer pour façonner et fausser le jugement de l'ingénieur en chef, qui est censé se conduire comme un juge impartial. Cette manière d'agir a causé un grand tort au public canadien. Nous voyons ici le nom de M. Lafleur—très bien ; de M. Chs H. Ritchie, très bien ; de M. Lacoste, très bien—tous d'excellents avocats, des juristes éminents...

M. MACDONALD : Non pas " monsieur " Lacoste, mais sir Alexandre Lacoste.

L'hon. M. LEMIEUX : C'est marqué A. Lacoste. Je ne savais pas qu'il était titré... sir Alexandre Lacoste, C.R. Il n'est pas meilleur avocat pour cela. Toujours de l'obséquiosité, n'est-ce pas ? Le public n'est pas aussi intéressé à cela qu'à savoir si, par fraude ou autrement, il va payer trop cher pour cette entreprise...M. Donald McMaster, M. Geo. F. Shepley,—nous en avons entendu parler déjà—et MM. Aylesworth et Cie, étant l'opinion de M. Wallace Nesbitt. Qu'arrive-t-il ? Nous avions l'opinion de l'ingénieur en chef à la date du 18 octobre ; une opinion formelle. Nous avions le 30 octobre, l'opinion étudiée, même de l'ingénieur en chef, une opinion ferme, positive, fière. Le 16 décembre, nous avons encore la réitération légèrement affermie de cette opinion, et nous la trouvons à la pag 426 des dépositions, et finalement, nous avons son opinion le 9 janvier.

L'hon. M. HAGGART : Le département de la Justice a-t-il émis son opinion?

M. LENNOX : J'arrive à cela. Auparavant, je remarquerai incidemment qu'on a soumis la question au département de la Justice et demandé une opinion à M. Newcombe qui a refusé. Je veux qu'on n'oublie pas ce détail. On prétend que M. Newcombe a donné une opinion, mais il paraît s'être rappelé que...

M. E. M. MACDONALD : Et sa lettre à la page 429?

M. LENNOX : C'est la page 429 que j'ai en ce moment devant moi.

M. E. M. MACDONALD : Qu'est-ce si ce n'est une opinion?

M. LENNOX : L'honorable député peut la lire à la Chambre.

M. E. M. MACDONALD : Vous feriez mieux de la lire vous-même pour montrer à la Chambre que c'est en effet une opinion et que vous vous contredisez.

M. LENNOX : M. Newcombe écrit une lettre qui ne constitue pas, dis-je, une opinion, si ce n'est qu'il dit à l'ingénieur : Vous êtes nommé pour décider, et vous devriez le faire, et le faire en dépit de toute intervention. L'honorable député sait très bien,

aussi bien que qui que ce soit, quelle est la position d'un architecte ou d'un ingénieur qui est seul arbitre dans des questions de cette nature. Il est tenu de trancher les questions d'après ses connaissances professionnelles et aucune intervention du dehors ou étrangère ne doit influencer son jugement. Je suis heureux d'avoir l'approbation de l'honorable député.

Le 6 janvier, M. Newcombe écrit, et pose une alternative dans le premier paragraphe de sa lettre, page 429. Il dit : si la question est telle ou telle, le résultat est tel ou tel.

M. CARVELL : Dites ce qu'est ce tel ou tel.

M. LENNOX : Je promets à l'honorable député de le lire s'il le juge à propos.

M. CARVELL : C'est ce que je vais faire.

M. LENNOX : Très bien alors, je vais en lire une partie pour contenter l'honorable député. Je veux être bref.

M. CARVELL : Commencez vers le milieu de la lettre.

M. LENNOX : Je vais lire ceci :

Je ne vois pas en vertu de quel principe l'ingénieur en chef restreint le volume à des fragments de la dimension d'un pied cube...

M. CARVELL : Commencez un peu plus haut.

M. LENNOX :

Le devis parle du roc en couche ou en massifs de plus d'une verge cube, qui, d'après l'ingénieur, peut être plus facilement enlevé à la mine. Si on peut appeler le " roc assemblé " un massif de roc, et s'il est plus facilement enlevé par la mine, je ne vois qu'il soit essentiel, aux termes du devis, que chaque fragment mesure plus ou moins d'un pied cube en volume...

Ou alternativement.

...si le " roc assemblé " ne peut pas être pris pour le roc vif, le minimum de la dimension qui peut être classé comme roc solide excède un pied cube.

C'est-à-dire d'après le devis. Ainsi, il dit que vous avez dans le devis le moyen de tout déterminer et je ne détermine rien. Puis il ajoute :

Il me semble toutefois que ces questions sont en grande partie techniques, dont la solution dépend principalement du jugement de l'ingénieur et de son aptitude à déterminer le devis.

M. E. M. MACDONALD : A la bonne heure.

M. LENNOX : Je suis fier que l'honorable député approuve, car je vais appuyer sur ce point.

Je dois appeler votre attention sur la clause 15 du contrat qui stipule que l'ingénieur (cette expression doit être interprétée telle que définie dans la clause 2 du contrat) doit être le seul arbitre de la main-d'œuvre et des matériaux, et que sa décision sur toute question contestée concernant la main-d'œuvre et les matériaux est finale, stipulant aussi hors de tout doute que toutes les questions de ce genre doivent être soumises à la décision de l'ingénieur en chef.

C'est à moi à dire à la bonne heure.

M. E. M. MACDONALD : A la bonne heure.

M. LENNOX : Je dis que par ce contrat nous avons chargé une personne de surveiller les intérêts du pays et qu'il est infâme, inouï, et que c'est une chose qui ne serait jamais sanctionnée par une cour de justice qu'un homme qui remplit les fonctions d'architecte et d'ingénieur soit attaqué par un parti intéressé, et que ses décisions soient ignorées et perverties. J'ajouterai que ce comité aurait dû siéger pendant les dix ou quinze premiers jours, il devrait siéger présentement pour s'enquérir et constater ce fait que nous avons un ingénieur qui, tout honnête qu'il puisse être, se laisse tirailler par des personnes intéressées et change d'opinion à leur gré. Nous devrions faire une enquête pour découvrir s'il est nécessaire ou non, admettant toute l'honnêteté que l'on voudra, de faire un changement et de mettre une autre personne à la tête de ces travaux énormes afin que les intérêts du pays soient protégés.

Or, monsieur l'Orateur, est-il bien vrai que M. Newcombe a refusé de donner son avis et n'en a pas donné ? Je le crois. Que devons-nous penser quand l'on dit que notre ingénieur en chef a abandonné l'attitude qu'il avait prise le 30 octobre dernier pour se conformer à l'opinion émise par M. Newcombe, lorsque ce dernier n'a jamais exprimé telle opinion ? L'ingénieur en chef disait le 9 janvier :

J'ai décidé par considération pour ces remarques que les mots entre guillemets pourraient être omis.

Cela se rapporte aux remarques de M. Newcombe. C'est la même chose au sujet de l'attitude définitive qu'il a prise et dont il nous a expliqué les raisons le 30 octobre dernier, lorsqu'il a abandonné ses premières prétentions au sujet de la classification des matériaux.

Un autre détail encore, mais il est très significatif. En se reportant à la correspondance on découvre que l'un des points sur lequel M. Parent insiste avec beaucoup de force c'est qu'il doit y avoir uniformité de classification parmi les ingénieurs, et il a dit clairement à l'ingénieur en chef : " il faut que vous fassiez des démarches pour obtenir cette classification." Il ne dit pas quelles doivent être ces démarches. J'ai dit plus d'une fois, et j'ai été applaudi chaleureusement par mon honorable ami de Pictou, que M. Lumsden devait être l'arbitre en cette matière et qu'on devait le laisser libre d'agir par lui-même. Que pen-

seriez-vous si vous trouviez dans sa lettre du 9 janvier qu'il renvoie la question de classification pratiquement aux commissaires, à des gens qui ne sont pas ingénieurs, et qui ont été nommés, comme on le suppose, pour des raisons politiques. Le 14 octobre 1908, nous trouvons la lettre suivante écrite par E. M. P. Ryan à M. Lumsden.

Cher monsieur,—Je désire vous faire savoir que la commission s'est occupée le 10 courant de votre lettre qui donne votre interprétation des articles 33, 34, 35 et 36 concernant les spécifications générales de construction, et a approuvé qu'ils fussent modifiés de façon à être conformes à l'avis exprimé par le sous-ministre de la Justice.

Nous avons donc un point établi que je voudrais que l'on comprît bien, savoir, qu'il est nécessaire de soumettre à la commission pour décision finale la classification faite par l'ingénieur en chef, ce qui fait de la commission véritablement une cour d'appel ; voyons donc les commissaires du Transcontinental, dont pas un seul n'est ingénieur, décider réellement la classification qui doit prévaloir sur les chemins de fer. Je tiens à faire voir que l'on n'a pas remédié à cette difficulté et pour le prouver je citerai quelques extraits d'une lettre que l'on peut voir dans les témoignages imprimés. Je veux parler de la lettre de M. Woods, à la page 469, et j'en lirai seulement une phrase. D'après les rapports reçus de nos ingénieurs des districts "B" et "F", nous comprenons qu'à leur avis, la classification des travaux en certains endroits est exagérée, particulièrement au sujet des matériaux apportés d'ailleurs, et dans les coupes où le terrain est mêlé et où il n'existe pas de couches de pierre. Le rapport parle ensuite de certaines choses qui auraient dû être faites. Dans la lettre du 20 février, page 469, il dit que la classification est tout aussi mauvaise qu'elle l'était auparavant. Il y a une erreur dans l'impression de la lettre et j'en ai obtenu une copie exacte, ce matin, de la commission, que je vais lire :

Je ne connais pas la date de ces instructions, ni celle de leur mise à exécution, mais d'après les rapports de mes assistants à Winnipeg, et à Québec il ne paraît pas que l'on ait fait aucun changement dans la classification des travaux dont rapport avait déjà été fait et la proportion des matériaux classifiés augmente continuellement.

Nous sommes convaincus que sur certaines parties de la ligne les travaux à faire n'ont pas été évalués de la façon que le voulaient les instructions. On a exagér dans le cas des rochers ou des roches détachées. On a appelé l'attention de l'ingénieur du district sur ce point, mais apparemment sans effet. Si vos instructions étaient bonnes lorsque les estimations de janvier ont été faites nous devrons certainement refuser la classification qui a été faite dans certaines parties des travaux.

M. LENNOX.

Nous sommes donc en présence de ces deux faits : nous voyons l'ingénieur ordinaire et l'ingénieur du district affirmant chacun leur droit de commander à l'ingénieur en chef, et nous voyons l'ingénieur en chef se soumettre finalement à ces deux ingénieurs et à l'opinion des avocats. Nous avons les arguments ex-parte des personnes employées par les entrepreneurs et nous avons, en outre, ce fait que lorsque ces classifications sont faites, on ignore complètement ces ingénieurs, et l'on dépasse la limite posée par l'ingénieur en chef. Je veux lire les passages suivants d'une lettre du 24 mars, page 470, qui ont une importance spéciale.

District "F".—M. J. D. McArthur du 1er au 245e mille les rapports disent: en examinant ces évaluations je constate que d'on n'a fait apparemment aucun changement dans la classification depuis que vous avez envoyé des instructions aux ingénieurs de district le 28 janvier 1908. Au contraire, la proportion de matériaux non classifiés semble augmenter continuellement et le chiffre en est même plus élevé que lorsque nous avons protesté dans le mois de septembre dernier.

Je sais parfaitement que pendant l'hiver, les matériaux classifiés montent a une somme plus forte qu'en d'autres temps, vu que l'on fait peu de travaux en terre, mais j'espérais que l'on aurait fait une réduction avant le mois de janvier dernier. J'ai devant moi un état détaillé montrant la classification qui a été faite dans le district, mais je suis surpris de voir que l'on a classifié comme roc solide, des matériaux qui, si je suis bien renseigné, n'auraient dû être acceptés en vertu de vos ordres que comme roches détachées. Je vois aussi que l'on a entré une grande quantité de roc et de roches dans la terre apportée sur la rive. Sur les travaux à l'est du pont de Québec, on a transporté beaucoup des matériaux avec des chevaux, cependant tout le contrat pour 150 milles ne donne que 25 p. 100 sur les travaux ordinaires d'excavation.

Le 21 avril à l'époque où ce rapport a été produit devant le comité le même ingénieur a dit :

Il y a peu à reprendre dans ces crédits autant que j'y suis concerné, si ce n'était des matériaux classifiés qui vont toujours en augmentant, et la grande quantité de cassage dans les couches de roc solide, ce qui représente une forte somme.

Et dans la même lettre il y a trois ou quatre paragraphes subséquents dont je veux donner lecture :

D'après la liste ci-incluse vous remarquerez que M. Mann s'objecte non seulement à la classification dans les coupes, mais aussi dans les matériaux empruntés. Sur le 25e mille, stations 1267 à 1280 il paraît y avoir pour la première fois dans les rapports une quantité considérable de roches détachées. Sur les 25,000 verges cubes dont il fait rapport, 44 p. 100 ne sont pas classifiés. MM. Mann et Heaman prétendent que l'on ne devrait pas classifier ces matérieux.

Et comme je l'ai déjà dit, pas de classification signifie creusage dans la terre ordinaire.

Il faut que cette question soit réglée prochainement. Plusieurs sous-entrepreneurs, auront bientôt terminé leurs travaux et il n'y a aucun doute seront payés immédiatement, et si on les paie d'après les estimations d'aujourd'hui, des entrepreneurs généraux s'opposeront naturellement à tout changement dans leurs évaluations.

Vu que nous nous sommes efforcés déjà de faire voir au comité le grand danger que ces gens soient payés, et qu'il en résultera une perte absolue pour le pays tandis que la majorité du comité croit qu'il n'y en aura pas du tout.

Bien que je n'aie aucune liste du district "B" les rapports ci-inclus de mon assistant indiquent qu'il y avait à l'est de la rivière des objections à la classification comme elle se fait généralement.

Une très grande partie des matériaux pris dans la campagne voisine apparaissent dans les rapports comme des roches séparées. Sur tous ces travaux jusqu'à date sur la section 77, 6 p. 100 consiste en matériaux classifiés à peu près également divisés en roc solide et en roches.

Cela nous amène au 21 avril, et le 28 avril survient une impasse entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et les commissaires, et le même jour que cette question a été soumise au comité (le 28 avril), M. Woods écrit à l'ingénieur en chef qu'il ne peut être question d'arbitrage vu l'attitude de l'ingénieur en chef. Il écrit :

Montréal (P.Q.), 28 avril 1908.

Monsieur U. Lumsden,
Ingénieur en chef de la division de l'est
du Transcontinental National,
Ottawa (Ont.)

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 24 avril au sujet de la classification qui a été faite dans les districts B et F au sujet desquels vous dites que vous pourriez conférer avec moi, soit à Ottawa ou à Montréal, afin de régler les questions qui seront soumises à l'arbitrage et pour la nomination d'un troisième arbitre, etc. En réponse je désire vous dire que je ne puis accéder à votre proposition tant que vous n'aurez pas accédé à ma demande du 7 octobre que j'ai souvent répétée ainsi que vous le savez; que vous et moi fassions ensemble une inspection personnelle des travaux qui se font dans les districts B et F, où l'on prétend que la classification est impropre.

Laissez-moi savoir, s'il vous plaît, à quelle époque il vous sera convenable de faire cette inspection et je me mettrai à votre disposition.

Votre tout dévoué,
(Signé): H. A. WOODS,
Assistant-ingénieur en chef.

On voit par là qu'à l'époque où le très honorable premier ministre renvoyait cette affaire au comité, les choses en étaient rendues à ce point-là, bien que des mois et des mois se fussent écoulés sans que rien ne fût fait. Bien que l'assistant ingénieur de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique insistât pour que l'on fît quelque chose, on ne faisait rien, et dans l'intervalle la commission du Transcontinental payait ses entrepreneurs. J'ai parlé de ces choses comme de faits qui n'étaient pas connus à l'époque que le comité a été nommé, mais certaines questions étaient commises et discutées.

Le major Hodgins a fait sa déclaration ; la presse est allée plus loin que lui, mais ce qu'elle a dit n'était ni aussi dommageable ni aussi blâmable que les déclarations des ingénieurs de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne m'attarderai pas à lire les commentaires et les articles de journaux et particulièrement ceux du "Citizen" qui a cru devoir prendre sur lui de porter certaines accusations spécifiques qui vont plus loin que celles du major Hodgins. Le major Hodgins a porté des accusations tout en se disant prêt à admettre que les erreurs commises ne l'avaient pas été par fraude ou malhonnêteté. Le "Citizen", d'Ottawa, dit qu'il y a au fond de l'affaire du péculat et de la malhonnêteté.

M. LENNOX : Je vais lire :

Les embarras arrivent rapidement de tous côtés à l'administration Laurier.

Il n'y a pas besoin de commission pour prouver cela. Tout le monde le sait.

M. TALBOT : C'est vous qui le dites.

M. LENNOX : Le pays ne tiendra pas grand compte de l'opinion de l'honorable député. Je continue à lire :

Les derniers sont les accusations portées publiquement par le major Hodgins, ex-ingénieur de district sur 400 milles du chemin de fer du Gouvernement à l'extrémité est du Transcontinental National.

Je veux faire observer et j'espère que les honorables députés remarqueront que ce sont là des accusations assez sérieuses, mais la majorité du comité n'a pas voulu faire d'enquête :

Le sens de sa déclaration est que des millions de dollars ont été dépensés dans la construction de ce chemin. Les noms et les chiffres sont donnés. Il allègue qu'il a été forcé d'abandonner sa position parce qu'il refusait d'être l'outil de manipulateurs.

On n'a pas expliqué pourquoi on l'avait chassé ; rien n'est venu au jour.

Ses antécédents professionnels et son habileté reconnue donnent du poids aux assertions qu'il fait aussi ouvertement. Les accusations ne portent pas seulement sur la première division mais s'appliquent aussi à la construction de toute la ligne à travers la province de Québec. Lors de son renvoi le major Hodgins a dit qu'il s'était adressé à sir Wilfrid Laurier, pour lui demander une enquête au sujet de l'état scandaleux qu'il prétendait exister, et que l'enquête lui a été refusée. En face de telles accusations portées par une personne responsable, qui évi-

demment est prête à donner des preuves, il sera difficile pour le Gouvernement de refuser une enquête.

Si cela est vrai et je crois qu'il est raisonnable de le supposer ; s'il est difficile au Gouvernement de refuser une enquête, il doit être bien plus difficile à l'honorable premier ministre qui a proposé la création de cette commission de dire maintenant que le comité va s'arrêter en face des révélations préjudiciables qui, jusqu'à présent, sont sorties de l'enquête devant le comité. Mais la chose est peut-être possible car, l'histoire se répète bien souvent d'une façon désastreuse et honteuse, dans certains cas de ce genre. Nous pourrions avoir une répétition de ce qui s'est passé à la commission royale sur le service civil qui, lorsqu'elle a commencé à siéger a découvert qu'on n'avait plus besoin d'elle. Je ne sais pas si l'on sentirait la nécessité de celle-ci plus longtemps. Le "Colonist" publie des déclarations. Remarquons que le "Colonist" parle aussi de son chef, et porte aussi des accusations sur des renseignements que le major Hodgins lui a fournis. Le major Hodgins dit qu'il ne prend pas la responsabilité de tout ce qui a été dit ni de toutes les accusations, et lorsqu'il a été examiné par mon honorable ami de la droite, il a autant que je puis voir maintenu ces déclarations.

Mais le "Colonist" dit que le major Hodgins a fait ces déclarations. Le "Free Press" a aussi porté des accusations très graves mais je n'ennuierai pas la Chambre par leur lecture, je veux parler d'une lettre de M. Parent dans laquelle il donne copie des différentes lettres et presque toutes les lettres dont j'ai parlé, ce matin, et toutes les coupures de journaux de même que sa propre requête demandant une enquête. Je n'ai pas besoin de lire cette lettre de M. Parent datée du 23 avril dans laquelle il parle des insinuations et allégations des divers articles qui sont parus dans les journaux et plusieurs autres questions. Il termine sa lettre comme suit :

> Vous recevrez un journal dans lequel il y a des extraits de journaux concernant la lettre du major Hodgins et toute la correspondance relatant les circonstances de son renvoi; aussi une lettre de notre ingénieur en chef M. Lumsden sur le même sujet.
>
> Pour terminer, les commissaires vous demandent respectueusement, vu qu'ils n'aiment pas à rester sous le coup de ces rapports, que toute la question soit renvoyée à un comité de la Chambre pour être examinée et que le major Hodgins soit assigné à comparaître et à soutenir ces accusations d'une façon précise.

Sa demande s'applique aux lettres et aux coupures de journaux et il demande que toute la question soit renvoyée au comité. Je suis prêt à dire que si le très honorable premier ministre n'a pas accepté cette lettre, elle ne l'oblige aucunement, mais je suis prêt à déclarer qu'il l'a adoptée en grande partie, et qu'il nous l'a soumise pour faire une enquête sur toutes les questions soulevées non seulement dans la lettre du major Hodgins, mais dans les articles et commentaires très forts publiés dans les journaux. Je vais la lire afin que nous puissions éclaircir cette question.

Chambre des communes,
Mardi, 28 avril 1908.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier il est résolu que le mémoire du président des commissaires du chemin de fer transcontinental, adressé au premier ministre, daté le 23 avril, et déposé sur la table de cette Chambre le 24 du mois courant, et les documents qui l'accompagnent, ainsi que la lettre y mentionnée adressée à la presse par le major Hodgins, soient référés à un comité spécial de cinq députés, avec instruction de faire une enquête sur les questions ou les accusations qui sont mentionnées, et que ledit comité se compose de MM. Carvell, Macdonald (Pictou), Geoffrion, Barker et Lennox, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers, documents et archives, d'interroger les personnes sous serment ou affirmation et de faire rapport de temps à autre.

Y a-t-il là une différence entre les accusations portées dans les journaux et celles portées par le major Hodgins ? Cette motion renvoie-t-elle au comité simplement ce que le major Hodgins mentionne dans sa lettre ou lui soumet-elle en même temps toutes les questions et accusations spécifiées dans les différents documents attachés au mémorandum ? D'après moi, voici ce qui a été soumis au comité : le mémoire du président de la commission des chemins de fer, les documents qui y sont joints, et la lettre du major Hodgins. Quel était le but alors de ce renvoi ? Le but était de faire une enquête, et sur quoi ? Devait-on s'enquérir s'il y avait un arbitrage en cours pour déterminer ce que voulait dire le contrat entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique. Non. Mais pour faire une enquête sur les questions et accusations mentionnées dans les différents documents attachés au mémoire du président de la commission du Transcontinental et sur la lettre du major Hodgins, et l'objet était de découvrir si le pays payait trop ou non pour ce chemin de fer.

Quelques VOIX : Ecoutez.

M. LENNOX : La lettre du major Hodgins était-elle plus significative ou importante que les articles du "Citizen" d'Ottawa, du "Colonist" ou du "Free Press". Je prétends que non. Lorsque le très honorable premier ministre a en premier lieu proposé sa motion, il n'y avait pas de lettre du major Hodgins. L'ordre de la Chambre se lisait comme suit: "Que le mémoire du président de la commission des chemins de fer et les documents qui l'accompagnent, soient soumis à un comité spécial", et ce n'est que lorsque le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a dit qu'il ne croyait pas que la motion était assez étendue et lorsque l'ho-

norable député d'Hamilton (M. Barker) et moi-même avons demandé que la lettre du major Hodgins fût comprise dans la motion. De sorte qu'il est parfaitement inutile pour la majorité du comité spécial de prétendre que nous devons être gouvernés par l'attitude prise par le major Hodgins. Je ne m'occupe pas du major Hodgins. Il y a de plus grands intérêts en jeu, les intérêts du pays. L'hon. premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a prétendu lorsqu'il a fait cette motion, que le but était d'avoir une enquête complète au sujet du coût du chemin de fer, pour savoir s'il était extravagant ou non. Comment le comité a-t-il compris ces vues ? Le comité a compris que toutes les accusations portées dans le "Citizen", le "Free Press" et le "Colonist" devaient faire le sujet d'une enquête. Le comité a compris que le major Hodgins n'avait absolument rien à faire dans la direction de cette enquête, et il a compris que, avec ou sans le major Hodgins, son devoir était de chercher si l'argent du pays était gaspillé ou volé, et telle a été l'opinion unanime du comité à l'ouverture de ses séances, ainsi que le prouvent les procès verbaux. Mais qu'a fait la majorité du comité ? Elle a induit le major Hodgins à se retirer, sur l'entente que l'on avait institué une commission spéciale d'arbitrage pour étudier l'affaire, commission composée d'experts pour lesquels le major Hodgins, comme ingénieur, avait le plus grand respect. Je tiens à déclarer ici que c'était là une fausseté. Je ne dis pas qu'elle était intentionnelle, parce que j'ai trop de respect pour les autres membres du comité pour prétendre rien de tel. Mais comme fait, c'était une représentation absolument fausse des faits. Jusqu'à ce jour nous n'avons pas vu qu'il existât de commission d'arbitrage chargée de faire une enquête, sur les entreprises du Grand-Tronc-Pacifique. Je dis que bien que le champ de l'enquête dans le comité fût aussi étendu que celui que j'ai indiqué, la majorité du comité a fait croire au major Hodgins que la question était déjà devant une commission d'arbitrage composée d'experts pour lesquels il avait le plus grand respect, et par ce moyen le comité l'a engagé à se retirer de l'enquête devant le comité. Mais après que le major Hodgins eût été induit par cette manière adroite, par des questions qui lui furent posées très adroitement, à prendre cette attitude, la majorité du comité refusa absolument de faire un pas de plus. Ce n'est pas ainsi que nous comprenions nos devoirs, les devoirs qui nous avaient été confiés.

Nous savions que l'attitude prise par le major Hodgins ne pouvait avoir aucune influence sur la conduite du comité ; que nous ne devions pas nous occuper de l'attitude qu'il prendrait. Je vais lire quelques paragraphes à l'appui de cette assertion et pour montrer que la majorité du comité a absolument ignoré l'ordre de la Chambre lorsqu'elle a prétendu qu'elle devait se guider sur le major Hodgins et sur lui seul. A la page 55, nous trouvons ce qui suit :

M. HODGINS : Je crois que j'ai lu un de ces extraits il y a quelque temps.

M. CARVELL : Je suppose que vous conviendrez, que au cas ou les accusations spécifiques que vous pourrez porter ici comme représentant du major Hodgins, ne contiendraient pas tout ce qui est contenu dans le renvoi au comité, que ce comité, aura toujours le droit de continuer son enquête au sujet de la vérité des accusations portées dans les journaux et des questions que lui sont soumises par la Chambre.

M. HODGINS : Je n'ai pas bien compris votre question.

M. CARVELL : Au cas ou les accusations directes que vous porterez ne comprendraient pas tout ce qui a été mentionné, vous admettrez que le comité a le pouvoir d'aller plus loin et de faire une enquête sur tout ce qui est contenu dans l'ordre de la Chambre?

M. Hodgins répondit qu'il ne savait pas que ce qu'il pouvait penser pouvait avoir un effet sur la question. Et la chose en resta là pour le moment. A la page 56 :

M. MACDONALD (Pictou) : S'il est compris—je crois que M. Parent a compris et M. Hodgins l'ont compris de cette façon—que le memorandum soumis au comité ne se rapporte à aucune chose en dehors de ce qui a déjà été mis devant le comité dans les documents, mais n'est qu'un résumé des accusations portées par les journaux.

M. CARVELL : Et cela ne restreint pas nécessairement nos droits.

Et plus loin sur la même page :

M. CARVELL : Je crois que l'opinion de tous les membres du comité est que nous ne permettions pas à M. Hodgins d'ajouter rien aux accusations portées dans les journaux.

M. BARKER : Ni de les diminuer.

M. CARVELL : S'il se proposait de les diminuer, pour ma part, je dirais que nous devons nous conformer à l'ordre de la Chambre, et lorsque le major Hodgins portera ses accusations nous saurons, ce que nous aurons à faire.

Et plus loin :

M. LENNOX : Les accusations portées par le major Hodgins nous aideront peut-être dans une certaine mesure; mais il faut nous en tenir à l'ordre de la Chambre et ne pouvons ni l'agrandir ni le restreindre. Cela ne nous dégage pas de l'obligation de continuer l'enquête sur toutes les questions qui nous ont été soumises. Je crois que tous les membres du comité comprennent cela.

M. CARVELL : Oui.

Mais toute la question est expliquée dans la page 59, je crois. Ce que je m'efforce de démontrer c'est qu'à cette époque nous étions unanimes à dire, et je crois que c'était la seule attitude à prendre—que même si le major Hodgins refusait d'agir, ou s'il venait à mourir rien ne devrait, à part une impossibilité absolue, nous empêcher

de continuer l'enquête qu'on nous avait chargés de faire. Je veux donner lecture de quelques questions et réponses qui sont à la page 59, et je laisserai à la Chambre le soin de juger si j'ai prouvé ma cause ou non.

M. PARENT : Nous avons été accusés dans les journaux...

Le PRESIDENT : Oui dans tout le pays.

M. PARENT : Si le comité permet à M. Hodgins de circonscrire ses accusations je suppose que la preuve devra être circonscrite aussi aux faits allégués.

M. CARVELL: Oh non.

M. MACDONALD : Ne vous occupez pas de cela.

Le PRESIDENT : Le comité aura le droit d'examiner le major Hodgins au sujet des accusations qu'il voudrait abandonner ou ne pas porter.

M. PARENT : Pour notre part nous voudrions que le comité dirigeât son enquête sur toutes les accusations qui ont été portées dans les journaux.

M. HODGINS : On me permettra de dire que je n'ai pas demandé d'abandonner aucune accusation.

M. LENNOX : Lorsque le major Hodgins fera ses accusations devant nous il est possible qu'il en omette quelques-unes dont nous avons mission de nous enquérir. Cependant, quand même il ne prétendrait pas pouvoir les établir, nous avons droit tout de même de nous en enquérir vu qu'elles nous ont été soumises.

Le PRESIDENT : Je comprends la crainte de M. Parent; ces accusations ayant été imprimées et publiées par tout le Canada, et il ne serait pas juste qu'aucune d'elles fût mise de côté par le comité.

M. BARKER : Oh non.

Le PRESIDENT : Je comprends que c'est le désir du comité de s'occuper de toutes les accusations.

M. LENNOX : Oui nous ne voulons pas qu'aucune soit abandonnée.

Telle a été la conclusion finale à laquelle le comité est arrivé avant de commencer l'enquête. Or, quel a été le résultat. Après plusieurs jours de séance et après avoir dépensé beaucoup de temps à faire des contre-examens que je ne veux pas qualifier plus durement qu'en disant qu'ils causaient une perte de temps absolue; après que l'on eût répété à M. Hodgins et qu'on l'eût convaincu que ce prétendu arbitrage se faisait et après qu'on l'eût fatigué, en le tenant plusieurs jours sous un contre-examen inutile et d'aucun bon sens, alors eut lieu la jolie petite scène que le président du comité nous a racontée ce matin. Après l'examen de mon honorable ami de Pictou (M. MacDonald), tout a été réglé à l'amiable, et on nous a dit de nous en aller et que l'enquête était terminée. Je ne crois pas que cela était juste, je ne voulais pas gaspiller mon temps de cette façon, et je crois que nous avions un devoir à remplir. Tout ce qui était connu le jour que nous avons terminé nos travaux, c'était le 28 avril lorsque le premier ministre a renvoyé les questions au comité. Le 28 avril, nous avons la même loi, le même contrat, les mêmes décisions au sujet de l'arbitrage et nous avions le contrat subséquent qui a été soumis au comité. Dans ce cas là je ne vois pas comment on pouvait nous ordonner de cesser l'enquête lorsque nous n'avions encore que très peu d'informations sur la quantité considérable que nous pouvions obtenir dans l'intérêt du pays.

Encore quelques mots seulement, vu que je veux terminer mon discours avant une heure. Je veux citer la loi et je veux démontrer qu'il était faux de dire au major Hodgins que nous avions en cours un arbitrage s'occupant de l'affaire. L'autre jour le ministre des Chemins de fer a répondu à une question que je lui posais en disant que c'était en vertu du contrat passé entre le pays et le Grand-Tronc-Pacifique que se faisait cet arbitrage ; mais ce que je prétends c'est que l'enquête qui se fait maintenant n'a absolument rien à faire avec le coût de la construction du Transcontinental ou les surcharges dans la classification des matériaux. Ce n'est pas une question au sujet de laquelle on peut faire une enquête en vertu de l'article 7. Cet article dit que l'ingénieur de la compagnie de chemin de fer et l'ingénieur en chef de la commission du Transcontinental décideront deux choses seulement, et qu'ils les décideront comme experts. Premièrement, le genre de devis qui sera adopté dans la construction du chemin, en d'autres mots définir quel genre de chemin on devra construire, et le paragraphe 7 du contrat dit qu'avant qu'aucuns travaux ne soient faits, les deux ingénieurs en chef décideront le type du chemin à construire et les devis à adopter.

Il est dit ensuite que lorsque ces devis auront été approuvés par ces deux experts, la question de savoir si le chemin est construit conformément aux conditions, en d'autres mots si les entrepreneurs se conforment aux termes de leur contrat, ces deux ingénieurs seront les juges, et au cas où ils ne s'accorderaient pas la question sera soumise à une personne choisie par eux, ou s'ils ne s'accordent pas sur ce choix, cette personne pourra être nommée par la cour.

Mais il y a dans l'article 7 un mot qui donne raison a ceux qui prétendent que la question de classification ou le coût de la construction peut être décidé par ces deux ingénieurs. Cette question est définie dans le paragraphe 15 du contrat où le sens du coût de construction est aussi donné, et par le paragraphe 47 où l'on traite du coût du chemin. Je lirai le paragraphe 47 parce qu'il se rapporte exactement à une difficulté du genre de celle qui s'est élevée entre la

commission du Transcontinental national et la compagnie de chemin de fer :

Toute contestation qui pourrait s'élever quant à la signification ou à l'interprétation du présent contrat, ou quant à l'accomplissement d'aucune des obligations de l'une ou de l'autre des parties aux présentes ou quant aux dépenses d'exploitation ou au coût de la construction, sera, s'il y est autrement pourvu dans les présentes, réglée par la décision d'un seul arbitre, si les parties s'accordent sur le choix de l'arbitre, ou, dans le cas contraire par décision de trois arbitres dont l'un sera choisi par le Gouvernement le second par la compagnie et le troisième par les deux arbitres déjà choisis, et dans le cas où ces derniers ne pourraient s'entendre par le juge en chef de la cour suprême du Canada, et la décision de la majorité de ces trois arbitres sera finale.

Je veux faire remarquer que rien n'a été fait et que rien ne peut être fait en vertu de cet article 47 pour régler la dispute entre la compagnie de chemin de fer et la commission. Cela est important parce que les commissaires ne sont pas des experts et c'est parce que l'on prétendait qu'un arbitrage se faisait que le major Hodgins a été obligé, je crois pouvoir employer ce mot, d'abandonner ses accusations. Or, je dis, c'est une question très importante et je prétends que le pays va perdre une somme énorme en conséquence de la décision prise par la majorité du comité. Il ne sert à rien de dire que si la décision du comité, s'il en avait pris une, aurait protégé le pays contre les pertes qu'il va subir. Dans l'intervalle on continue à payer et, il faut payer, et un arbitrage entre le Grand-Tronc-Pacifique et la commisison du Transcontinental national ne peut rien changer au contrat. Il faut que cela soit décidé par l'ingénieur en chef.

Une fois que l'argent est payé, même abusivement il est perdu pour le pays. Conséquemment il est de la plus grande importance qu'une enquête sur cette question ait lieu. Je propose donc :

Que le rapport qui précède ne soit pas adopté, mais que le rapport qui suit soit adopté par la Chambre en son lieu et place :

Le comité spécial auquel a été renvoyé le mémoire du président de la commission du chemin de fer transcontinental adressé au premier ministre, en date du 23 avril 1908, et déposé sur le bureau de la Chambre le 24 du même mois, ainsi que les documents accompagnant ledit mémoire, avec de plus la lettre du major Hodgins à la presse et dont il y est fait mention, avec instruction de faire une enquête sur les questions et les accusations qui y sont mentionnées, et avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers, documents et archives, d'interroger les personnes sous serment ou sur affirmation et de faire rapport de temps à autre, présente le rapport qui suit :

" Votre comité s'est réuni pour les fins d'organisation le 29 avril 1908, alors que M. Geoffrion a été élu président, et il fut décidé d'enjoindre au major Hodgins de comparaître devant le comité le 8 mai 1908 dans le but de préciser ses accusations, et d'apporter tous les papiers, la correspondance, et les mémoires en sa possession se rapportant aux questions mentionnées dans l'ordre de renvoi et que la commission du chemin de fer transcontinental fût avisée que le comité siégerait ledit 8 mai 1908 pour commencer l'enquête ;

Que lesdits commissaires fussent requis de soumettre tous les papiers ou renseignements qu'ils désiraient soumettre à l'examen du comité ;

Qu'il fût enjoint auxdits commissaires de produire, pour l'information du comité, tous les papiers et la correspondance se rapportant à la matière soumise à l'enquête, et qui pourraient être en leur possession ou à leur disposition, et non déjà déposés devant la Chambre, ainsi que toutes cartes, tous plans, profils, états provisoires et autres devis, mémoires et autres renseignements touchant la classification des matières dans les tranchées et les remblais, et toutes modifications qui auraient pu être faites à cet égard, comme aussi tous les changements apportés au tracé de la ligne dans les sections " B " et "F " du chemin de fer subséquemment au tracé définitif de la dite ligne.

Votre comité s'est réuni le 12 mai 1908, et, à cette date, il lui fut soumis une déclaration écrite stipulant celles des accusations portées par le major Hodgins que celui-ci se proposait de prouver, et qui avaient été reproduites et par lui rendues plus précises à la demande du comité.

Le 13 mai 1908, votre comité a adopté la résolution suivante :

" Que les commisaires du chemin de fer transcontinental soient tenus de produire devant le comité tous papiers et dossiers à la disposition desdits commissaires concernant ou touchant les questions soumises à l'examen de ce comité ;

" Que le premier ministre, le ministre des Chemins de fer et des Canaux et le ministre des Finances et tous autres ministres de départements, y compris l'auditeur général, ayant des papiers ou documents à leur disposition concernant ou touchant les questions soumises au comité soient tenus de les produire devant ce comité."

Alors, les interrogatoires ont été commencés et poursuivis de temps à autre jusqu'au 18 juin 1908, et les papiers, dossiers et documents concernant ou touchant les questions soumises à l'enquête ont été produits et soumis à l'examen du comité, lesquels dits papiers, dossiers, documents, procédures et témoignages sont imprimés dans les procès-verbaux des séances du comité jusqu'au 18 juin inclusivement, et annexés au présent rapport.

Comme en font foi les papiers et documents produits par lesdits commissaires et imprimés dans les procès-verbaux des séances de votre comité et annexés au présent rapport, nombre d'accusations de classification exagérées, de paiements excessifs et irréguliers faits par lesdits commissaires aux entrepreneurs semblables à celles portées par le major Hodgins, ont été formellement faites par et au nom de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, lesquelles accusations comportent le paiement de sommes exagérées et énormes prises sur les fonds publics et sont d'un sérieux intérêt pour ce pays. Ces accusations comprennent non seulement celles faites par

le major Hodgins mais d'autres plaintes spécifiques et plus graves de nature et description similaires ; et non seulement pour la période mentionnée par le major Hodgins mais jusqu'à la date de l'ordre de renvoi à votre comité. Lesdites plaintes et accusations rentrent dans les limites de l'ordre en vertu duquel votre comité a conduit cette enquête et devraient être étudiées par lui.

Le 16 juin 1908, certaines déclarations et opinions ayant été faites par le major Hodgins relativement à l'attitude qu'il a prise alors et aux désirs qu'il a exprimés dans l'espèce, tel qu'il ressort de ladite enquête imprimée, une majorité de votre comité, malgré les protestations de la minorité, a décidé et soutenu par la suite que les questions et accusations soumises à votre comité pour enquête, ne devraient pas faire l'objet d'une plus longue enquête par votre comité.

En conséquence, votre comité présente humblement le présent rapport et propose que l'objet de l'enquête soit soumis de nouveau au comité avec mandat de poursuivre ses investigations jusqu'à ce qu'elles soient complétées."

La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.) : Monsieur l'Orateur, je regrette beaucoup d'être obligé de prendre une partie du temps de la Chambre, à cette période de la session, pour discuter une question que je pourrais dire, est morte et enterrée depuis à peu près trois ou quatre semaines. Mais comme nos honorables amis de la gauche ont décidé de la discuter nous sommes dans l'obligation, afin d'exposer les faits clairement au pays, de leur répondre et je le ferai aussi brièvement que possible.

Toute la question repose sur une lettre que le major Hodgins, autrefois à l'emploi de la Commission du Transcontinental, a écrite au " Colonist " de Victoria vers le 16 avril dernier, lettre qui a été suivie de deux interviews, je crois, le 17 et le 19 avril. Lorsque cette lettre et ces interviews ont été portés à l'attention du président du Transcontinental, il a immédiatement envoyé à l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) une note accompagnée de toute la correspondance portant sur le renvoi du major Hodgins, et il a demandé la nomination d'un comité parlementaire qui se serait chargé de faire une enquête complète sur la question. Cela a été fait et avant que le texte même de la lettre du major Hodgins ait pu venir de Victoria jusqu'à Ottawa le comité avait tenu une séance ; nous avons entendu des témoignages pendant deux à trois semaines ; il y a eu plusieurs ajournements et finalement nous avons réussi à rédiger un rapport de la majorité auquel n'ont pas voulu souscrire, je le regrette, deux membres du comité.

Mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) a discuté cette question pendant une heure et demie, et il a été très injuste. Je citerai un ou deux cas de suprême in-

justice, car je crois y être obligé. Je veux discuter cette question sur un terrain un peu différent de celui choisi par mon honorable ami, ou plutôt je veux relever des faits que mon honorable ami a oublié fort à propos pour lui de mentionner. Mon honorable ami a oublié de discuter les accusations portées par le major Hodgins, et je n'en suis pas surpris parce que s'il y a un homme dans la chrétienté que le parti conservateur canadien voudrait oublier, ou désirerait qu'il ne fût jamais né, c'est le major Hodgins.

Nous savons tous la joie avec laquelle les conservateurs ont vu venir l'enquête sur ces accusations, et nous pouvons comprendre leur désappointement à la vue du résultat. Cependant, plutôt que de le voir mourir, le major Hodgins, au figuré s'entend, ou d'abandonner la cause, eux-mêmes, nos amis de la gauche ont décidé de discuter la question dans la Chambre et ils ont consacré toute leur attention à la classification des matériaux. Ils ont essayé de prouver que l'on volait le pays par les méthodes de classifications adoptées dans la construction du chemin de fer. Je dois persister, et je crois avoir raison, à dire que les déclarations du major Hodgins sont la base de toute l'affaire, la cause, et que si ce n'eût été de cette lettre et de ces interviews, nous n'aurions jamais entendu parler de l'affaire.

Les commentaires des journaux sur la lettre ne font que répéter ce qui est dans la lettre même. Telle que je la comprends la lettre contient pratiquement quatre accusations. Elle ne dit rien de la classification d'une façon précise excepté dans le district " F " dont je parlerai un peu plus tard. La première partie de la lettre dit que des difficultés sont survenues en rapport avec les travaux dans le district " F " et que M. Young, un des commissaires, a proposé d'envoyer le major Hodgins à Québec voir par lui-même en quel état étaient les choses. Le deuxième point est que le major Hodgins est allé visiter une certaine coupe appelée la Tuque, une coupe dont l'on avait eu d'abord l'intention de faire un tunnel, mais que l'on a plus tard changée en tranchée ouverte, et il a vu là que l'on classifiait des matériaux à 86 p. 100 de roc solide qui, d'après lui, auraient dû n'être classifiés qu'à 40 p. 100.

Il en est venu à la conclusion que tous les travaux dans la province de Québec étaient classifiés sur cette base et que dans ce cas on payait pour deux fois de plus de roc solide qu'il y avait. Lorsque j'ai fait voir à la Chambre que M. McArthur, en vertu de son contrat, recevait $1.70 par verge cube pour l'enlèvement de roc solide, 60 cents par verge cube de roches détachées et 30 cents pour matériaux ordinaires, il n'était pas nécessaire d'être ingénieur pour voir quel vol immense aurait été commis si les faits allégués par le major Hodgins eussent été vrais, et si la classification dans

Québec eût été faite de la façon qu'il disait.

Le troisième point est que s'il était allé dans son district, et avait classifié les travaux comme on les classifiait à Québec la différence du coût de construction sur les 400 milles du district "F" aurait été de $4,000,000 et pour toute la ligne se serait élevée à $28,000,000.

Le quatrième point de sa lettre est qu'on a renvoyé le major Hodgins parce qu'il ne voulait pas adopter la classification de Québec, et que M. Poulin, un ami de M. Parent, a été nommé à sa place. Toute personne qui lira attentivement sa lettre et ses interviews conviendra avec moi que tels en sont les point saillants ; en fait ce sont les seules accusations contenues dans la lettre et les interviews. Ce sont les seules choses conséquentes que l'on doit étudier et qui forment la substance de la lettre. Ce sont les points que le "Citizen" a relevés et que tout journal ou individu pouvait trouver.

M. TALBOT : La lettre faisait remarquer aussi que M. Poulin était un Canadien-français.

M. CARVELL : Oui, il y avait quelques mots à ce sujet mais je ne propose pas de discuter cela. Je ne vois pas pourquoi un ingénieur français ne serait pas aussi bon qu'un ingénieur anglais. Deux ingénieurs français, MM. Doucet et Poulin, ont comparu devant le comité, et bien que je ne veuille pas les considérer comme supérieurs aux autres ingénieurs, je crois qu'ils font très bonne figure dans le Canada. Cependant cela est en dehors du sujet. Il n'y a aucun doute qu'il y a eu des difficultés considérables dans l'administration de la construction du district "F". Ce district couvre une distance de 400 milles, depuis Winnipeg en allant vers l'est, mais à cette époque la partie la plus importante des travaux n'allait que jusqu'à 250 milles à l'est de Winnipeg, à la jonction entre la ligne principale du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et l'embranchement du lac Supérieur, et nous savons tous que c'était l'intention du Gouvernement, de la commission des chemins de fer, et de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de tout le monde et qu'il était dans l'intérêt de tous que cet embranchement fût terminé aussi rapidement que possible, afin de permettre le transport sur cette ligne de la récolte de 1910, s'il était possible. En réalité on entretenait l'espoir lorsque ce bill est devenu loi que la récolte de 1909 pourrait être transportée par cette ligne. Les commissaires, en 1907, ont vu sans aucun doute que les travaux ne progressaient pas aussi rapidement qu'ils auraient voulu et il est tout probable qu'ils cherchaient, et en cela ils méritent notre approbation, quelques moyens de hâter les travaux et de faire terminer le chemin plus vite qu'il ne semblait devoir l'être à cette époque.

Je ne veux pas entrer dans plus de détails sur cette question qui est entièrement circonscrite entre le major Hodgins et les ingénieurs sous lui. Examinons les faits. Je n'ai jamais vu les ouvriers gagner aussi cher que pendant l'été de 1907, et d'après la preuve on voit que lorsque les entrepreneurs ont fait leur marché avec la commission, ils s'attendaient de payer les ouvriers 15 cents de l'heure ou $1.50 par journée de dix heures, tandis qu'aujourd'hui ils les paient 20 et 25 cents de l'heure.

Nous savons aussi que lorsque la main-d'œuvre est rare et que les gages sont élevés, il est presque impossible d'obtenir des ouvriers, dans dix heures, un travail qui aurait autant de valeur que si on l'exécutait dans des circonstances tout autres. Il est évident qu'on éprouvait beaucoup de difficulté à se procurer la main-d'œuvre et à exécuter l'entreprise aussi rapidement qu'on l'avait espéré ; il est également certain que M. Young ainsi que les autres membres de la commission ont pris tous les moyens légitimes qui leur étaient offerts pour hâter l'exécution de cet ouvrage. Il est évident qu'ils ont demandé au major Hodgins d'expliquer les raisons qui entravaient ainsi les progrès des travaux. Je défie tout homme sensé de signaler dans les pages qui contiennent cette preuve, un seul cas où M. Young, ou aucun autre membre de la commission, ait jamais ordonné ou conseillé au major Hodgins d'accomplir un acte répréhensible. J'ai lu très attentivement les pages 105, 106 et 107 qui contiennent le témoignage du major Hodgins sur ce sujet, et j'estime qu'on n'y peut trouver l'ombre d'une insinuation de la part de M. Young ou d'aucun autre membre de la commission contre la major Hodgins. Je n'ai rien à dire contre ce dernier ; sous certains rapports, j'ai pour lui une grande admiration. Je crois que le major Hodgins est un homme honorable, mais malheureusement il n'a pas su s'entendre avec les ingénieurs sous ses ordres, non plus qu'avec les entrepreneurs. Les difficultés—surtout à propos du district " F "—atteignirent un point tellement aigu que la commission jugea nécessaire de nommer un ingénieur inspecteur pour que cette partie de l'entreprise fût mieux surveillée qu'auparavant.

On doit se rappeler que l'ingénieur en chef a beaucoup à faire dans ses fonctions, et l'on ne peut exiger qu'il s'occupe de toutes les sections avec tout le soin nécessaire et qu'il les visite aussi souvent qu'il le faudrait. On doit, semble-t-il, regretter que ni le major Hodgins, ni son assistant, M. Heaman, n'ait jamais visité cet ouvrage, à l'exception d'une petite partie de ce dernier. Le major Hodgins a déclaré dans son témoignage qu'il n'avait jusqu'à la date indiquée parcourue que quelques milles de ces travaux ; il a ajouté que le sous-ingénieur n'a visité qu'une petite partie de cette entreprise.

M. Grant fut choisi ; sa réputation comme ingénieur est établie, et l'on n'a rien dit contre son caractère ou contre sa compétence au point de vue professionnel. Je n'hésite pas à dire que la nomination de M. Grant est la cause directe de toutes les difficultés créées par le major Hodgins. Il ne s'agit plus maintenant que d'une question de jalousie irraisonnée de la part du major. Nous savons tous que lorsque le monstre aux yeux verts fait d'un homme son esclave, celui-ci n'est bientôt plus un être raisonnable. La preuve démontre à celui qui la lit que du moment que M. Grant fut nommé ingénieur inspecteur, le major Hodgins a vu sous des couleurs sombres tout ce que faisaient les ingénieurs et la commission.

Il est vrai que le major Hodgins s'est rendu à Québec. A ce propos, je me permettrai de signaler certains faits dont les documents font mention, mais je ne sache pas que la preuve imprimée les mentionne. Quoi qu'il en soit, d'une lettre produite par les commissaires il appert que dès 1906 l'ingénieur ordinaire à Saint-Jean, M. Dunn, suggérait l'idée d'une conférence de tous les ingénieurs divisionnaires pour s'entendre avec l'ingénieur en chef et les commissaires afin de pouvoir se convaincre réciproquement de la façon dont chacun d'entre eux accomplissait son travail et, autant que possible, d'en arriver à l'adoption d'un plan uniforme.

Cette idée fut débattue, mais ce ne fut qu'au mois de juin 1907 qu'on put la mettre à exécution. Au lieu de dépêcher le major Hodgins à Québec, comme il voudrait nous le faire croire, dans le but de prendre des leçons de chose, on envoya à la vieille capitale tous les ingénieurs divisionnaires de toute la ligne de Saint-Jean à Winnipeg ; l'ingénieur en chef et tous les commissaires s'y rendirent également ; ils y rencontrèrent le sous-ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que tous les ingénieurs qui travaillaient dans le district "B" ; de vingt-cinq à trente fonctionnaires assistaient à cette réunion. Nous constatons que durant tout le voyage, depuis l'instant où les excursionnistes quittèrent Ottawa jusqu'au moment de leur séparation à Québec, le major Hodgins n'a perdu une seule occasion de déblatérer contre l'un ou l'autre des ingénieurs dirigés par M. Grant.

M. BARKER : Il n'y a pas un mot de tout cela de prouvé dans l'enquête.

M. CARVELL : Je ne m'attarderai pas à lire deux heures durant les témoignages, mais je présente à la députation cet aspect de la question, et la Chambre acceptera mon affirmation.

M. BARKER : Je dois contredire ce qu'avance l'honorable député.

M. CARVELL : C'est le droit de mon honorable ami, mais je n'affirmerai rien que je ne puisse appuyer sur la preuve faite, rien que l'honorable député (M. Barker) soit capable de réfuter par cette preuve même. Celle-ci démontre—et mon honorable ami le sait bien—que sur le bateau qui se rendait à Québec, M. Hodgins rechignait et grommelait au point que M. le commissaire Reed, en présence des autres passagers, observa : "Eh bien, M. Grant est nommé et vous ne pouvez empêcher cela ; vos paroles ne changeront en rien le fait accompli." Je le répète, la cause unique du mal que se donnait le major Hodgins était la nomination de M. Grant. Ainsi profitait-il de la moindre occasion pour critiquer le choix qu'on avait fait de M. Grant.

Tous ces ingénieurs se réunirent pour discuter ce qui faisait l'objet de cette conférence et pour essayer de retirer des avantages de cette inspection. Je crois que tous bénéficièrent jusqu'à un certain point de cette réunion, à l'exception probablement du major Hodgins. Celui-ci, lors de ce voyage, a visité en compagnie de M. Doucet une certaine tranchée. Le major Hodgins a juré devant la commission que M. Doucet lui avait dit que cette tranchée était classifiée à 96 p. 100 de roche compacte. Un entrepreneur italien qui assistait à cette visite, a décrit si minutieusement cette tranchée qu'il n'y a pas le moindre doute qu'il s'agit de celle dont parle le major Hodgins. Je ne veux pas laisser entendre que ce dernier ne dit pas la vérité, mais je suis convaincu que son esprit était trop préjugé par la jalousie pour qu'il fût en état de comprendre d'une façon intelligente ce qui se passait. Qu'importe ce que le major Hodgins peut avoir cru ? Il est impossible d'ignorer que dans le temps où lui-même classifiait à 40 p. 100 de roche compacte cette tranchée, une autre classification en portait la formation à 32 p. 100 de roche compacte, avec 10 p. 100 de roche meuble, le reste se composant de déblai ordinaire. Cela se passait au mois de juin. Il est certain qu'au mois de mai précédent on n'avait classifié cette tranchée qu'à 29 p. 100 de roche compacte, 3 p. 100 de roche meuble et 61 p. 100 de déblais ordinaires. Ce doit être de cette dernière classification que veut parler ce monsieur, parce qu'on ne fait les relevés qu'à la fin du mois, et c'est pourquoi quand on discute la classification d'une matière particulière, qui aurait été faite au mois de juin, on doit parler de la classification du mois de mai.

Peu m'importe l'honnêteté que le major Hodgins peut avoir apporté en exprimant son opinion. Je me préoccupe fort peu de rechercher s'il était honnête ou malhonnête en cette circonstance. Le fait reste acquis que ses souvenirs de ce qui s'était passé ne l'ont pas bien servi ; il s'est trompé également dans son affirmation quant à ce qui se produisait alors et dans la conclusion à laquelle il en est arrivé. Peu m'importe tout cela : cette tranchée au lieu d'être classifiée à 86 p. 100, tel qu'il le dit, ou a 40 p. 100 tel qu'il aurait voulu la classifier, l'était

à 29 p. 100 d'après le relevé de ces deux mois.

Le major Hodgins dit aussi qu'à cette époque il eut une conversation avec M. Armstrong, sous-ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique. Dès le commencement des travaux, cette dernière compagnie avait retenu les services d'ingénieurs pour surveiller l'ouvrage ; elle en a un grand nombre, et personne ne peut dire que ces ingénieurs ne remplissent pas leur devoir, qu'ils ne visitent pas tous les jours les travaux afin de constater si les ingénieurs de la commission exécutent bien leur travail et s'ils font leur classification. M. Armstrong était alors sous-ingénieur en chef pour la section de la province de Québec ; c'était un homme qui avait acquis une grande expérience dans la construction des voies ferrées au Canada ; ses services avaient été retenus par le Nord-Canadien durant plusieurs années ; qu'il connaissait par expérience comment s'exécutaient les travaux de ce genre dans l'Ouest et aussi dans l'est du Canada.

Le major Hodgins dit qu'au cours d'une conversation qu'il eut avec M. Armstrong à La Tuque, si ce n'est le lendemain, à Québec, M. Armstrong lui a dit qu'on classifiait cet ouvrage d'une façon telle qu'il en coûterait pour construire cette partie de la voie, $2,000,000 de plus qu'on ne dépenserait si cette classification était faite régulièrement. Je parlerai du témoignage de M. Armstrong tout à l'heure. Malheureusement, le major Hodgins ayant retiré ses accusations, il reste un grand nombre de points qu'on aurait pu éclaircir, mais on a cru qu'il n'était pas sage de gaspiller notre temps à scruter des faits dont on pourrait obtenir autrement l'explication. Toujours est-il que M. Armstrong aurait, si l'occasion lui en avait été offerte, nié carrément cette affirmation du major ; il pourra autrement opposer sa dénégation formelle.

Antérieurement à tout cela, M. Grant avait visité les travaux ; il avait fait un rapport qui était loin d'être louangeur à l'endroit du major Hodgins et de son sous-ingénieur en chef, M. Heaman. La querelle s'envenima ; finalement le major Hodgins comprit que l'ouvrage avançait si lentement qu'il devait trouver le moyen de donner de l'impulsion aux travaux. Le major Hodgins dans sa lettre et dans l'interview qu'on a publiés, a prétendu qu'on voulait qu'il se servît pour son travail de ce qu'il appelle la " classification de Québec ", et que s'il eut suivi ces avis, le coût de cet ouvrage aurait été augmenté. Cependant, il est démontré que le major Hodgins lui-même a proposé qu'une partie du travail fût exécutée, non pas d'après les termes des conventions, mais d'après ce qu'il appelle, à l'instar des ingénieurs " compte d'équipe ". Je vais expliquer ce qu'on entend par cette expression. Le major suggérait qu'on payât tous les déblais classifiés, de même que tous ceux dont la classification était douteuse, non pas suivant les conditions de l'entreprise, mais d'après un état qu'on dresserait du coût actuel des travaux auquel on ajouterait 10 p. 100. Il faisait cette proposition parce que, prétendait-il, les entrepreneurs ne pourraient dans les conditions créées alors par la rareté de la main-d'œuvre, exécuter ces travaux pour le montant qu'ils recevaient de la commission et gagner assez pour vivre. Pour les mettre en état de poursuivre l'ouvrage, il conseillait à la commission de relever les entrepreneurs des obligations de leurs traités et d'exécuter les travaux à compte d'équipe, bien que, d'après la propre interprétation qu'il donnait à ces mots, cela eut représenté pour le pays une augmentation dans le coût de cette entreprise.

Voilà ce qu'il suggérait à la commission et celle-ci, immédiatement, a fait ce que tout homme raisonnable au courant des affaires aurait fait : elle a envoyé son ingénieur en chef, malgré son grand âge en dépit du travail considérable qu'il devait expédier, faire l'inspection des travaux afin de se rendre compte par lui-même de l'état de ces derniers. Il ne m'appartient pas de faire des commentaires sur la fonction ou les actes de l'ingénieur en chef, parce qu'il est nommé par le Gouvernement, qu'il n'est pas responsable à la commission, parce que, en réalité, il peut agir avec autorité en tant qu'il s'agit de son ouvrage, et qu'on ne peut, à ce point de vue, s'opposer à ses décisions. Je dis qu'on doit regretter que l'ingénieur en chef n'ait eu alors le temps de ne visiter que quatre milles de tout l'ouvrage. Il s'est entendu pour revenir à Ottawa, soumettre la question aux commissaires ; il s'engageait à télégraphier immédiatement à Winnipeg le résultat de son entrevue. Il revint à Ottawa, et bien que je ne connaisse pas ce qui s'est passé entre lui et les commissaires, parce que cela n'est pas rapporté, je sais qu'une lettre fut écrite au président de la commission, lettre qui, à mon sens, constitue l'un des documents—et il y en a des centaines et plus—les plus habiles déposés devant la commission. J'estime que ce document est tout à fait à l'honneur de la commission et prouve que le Gouvernement a choisi des hommes qui entendent faire observer la loi et faire exécuter ces travaux conformément à la loi, autant que cela est possible.

Je veux faire allusion à cette lettre qu'on trouve aux pages 28 et 29 du dossier ; elle est écrite au nom de la commission par le président, M. Parent, à M. Lumsden. Elle porte la date du 24 août 1907, et elle fut écrite le jour même ou le lendemain du retour de l'ingénieur en chef d'une inspection des travaux de la division ouest. Je ne lirai pas la première partie de cette lettre qui se rapporte simplement à une inspection projetée du district " F ", au rapport de M. Grant et à d'autres questions de ce genre, mais je citerai la dernière

partie de cette lettre avec la conclusion qu'elle contient :

Il y a une lettre que M. Hodgins, vous écrivait le 6 courant et qui aurait dû être déposé sur le bureau de la commission, en même temps que le document n° 4 annexé, afin de nous fournir tous les renseignements désirables sur ce sujet, c'est incidemment que nous en avons eu connaissance.

C'est-à-dire que les commissaires évidemment trouvaient à reprocher à l'ingénieur en chef que certains documents provenant du major Hodgins n'avaient pas été déposés plus tôt, mais incidemment la commission put se les procurer. La lettre continue :

Son contenu démontrerait qu'après la classification de certains item, on jugea nécessaire d'opérer un changement et de faire d'autres classifications qui, semblerait-il, ont été approuvées par lui. Cela démontre qu'il y a eu certainement négligence quelque part dans l'administration de ce district, et si l'on tient compte de ces faits, on doit naturellement en arriver à la conclusion que l'ingénieur de cette division n'a pas la compétence voulue pour exécuter convenablement les travaux qu'on lui a confiés. Dans les circonstances, il est du devoir de l'ingénieur en chef de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre un terme à l'état de choses qui existe depuis trop longtemps déjà. Ce qui doit s'imposer à votre attention, c'est de trouver et de suggérer un moyen par lequel les ingénieurs des différents districts et d'autres employés sauront, autant que faire se peut, établir une classification uniforme suivant les plans et devis soumis aux adjudicataires avant la convention. Il est essentiel qu'il n'existe pas de malentendu à ce sujet. A ce propos, je pourrais faire observer que la commission n'a jamais—ce qu'elle ne peut faire—autorisé personne à méconnaître, d'une façon ou d'une autre, la lettre de nos conventions et de nos devis qui doivent être le seul guide que nous devons suivre, de même qu'elle n'a jamais voulu qu'on payât aux entrepreneurs ou aux sous-entrepreneurs quoi que ce soit qui n'est pas stipulé dans ces documents. Il ne faut pas oublier non plus que les entrepreneurs ont le droit d'avoir une classification juste et raisonnable, basée sur ces principes. Nous ne pouvons les priver du droit que leur assurent ces devis et ces traités.

Vous avez mentionné que le major Hodgins avait déclaré qu'il avait modifié les classifications de certains item se rapportant à ces travaux, et cela dans le but de se rendre à nos désirs. S'il en est ainsi on devrait l'informer sans retard que de tels changements ne peuvent être opérés, vu que les ordres nécessaires à cet effet doivent émaner directement de nous, et que de plus les commissaires ne lui ont jamais donné jusqu'à présent d'instructions dans ce sens, non plus qu'ils n'ont exprimé à M. Hodgins le désir de faire des changements qui seraient de nature à intervenir d'une façon ou d'une autre dans son privilège de faire des classifications justes et raisonnables basées sur les devis.

M. CARVELL.

En outre, pour éviter que des difficultés surgissent plus tard, on devrait établir en principe, autant que possible, que les classifications devront être approuvées par l'ingénieur représentant le Grand-Tronc-Pacifique aux différents endroits ou s'exécutent des travaux.

Enfin, vu que des documents expliquant les modifications opérées dans certains états se rapportant au district F ont été ajoutés à l'état principal et produits avant d'avoir été soumis à notre examen, je ne crois pas devoir assumer la responsabilité de les certifier avant qu'on ait fourni des explications complètes sur cette affaire.

Dans l'attente d'une réponse que vous me ferez parvenir dès que cela vous sera possible, je demeure, monsieur, votre bien dévoué,

(Signé) : S. N. PARENT,
Président.

J'estime que s'il fallait une preuve pour démontrer que la commission accomplit l'œuvre la plus utile possible, cette lettre nous la fournirait. Quand l'ingénieur en chef arriva ici pour conseiller à la commission de ne plus s'en tenir aux conditions de l'entreprise, au moment même où l'on suggérait cela, cette lettre était écrite—elle constitue le plus fort document produit devant le comité—pour démontrer que la commission désirait faire exécuter cet ouvrage suivant les termes des conventions et aussi honnêtement que possible. On avertit le major Hodgins que la commission n'obtempérait pas à sa proposition, et il fut forcé de se soumettre. Il envoya, cependant, une lettre dans laquelle il disait que si les commissaires voulaient lui laisser ses coudées franches, les entrepreneurs seraient satisfaits ; que tout se résumait à peu de chose et que le pays bénéficierait de la réforme qu'il voulait opérer. Il avait peut-être raison au point de vue de l'opportuniste, mais les commissaires ne pouvaient consentir à sa proposition d'après les termes des conventions établies. Vu qu'il proposait qu'on ne tînt compte des conventions ni des devis, le major Hodgins fut averti qu'on se dispenserait de ses services à l'avenir.

J'ai essayé de donner un résumé de l'affaire depuis le commencement des difficultés, au mois de juin, jusqu'au jour où le major Hodgins fut congédié. Dans l'une des interviews que le major a accordés au " Colonist " on trouve cités quelques cas de classification dépassant la limite ; tous les journaux conservateurs du pays les mentionnèrent à satiété, prétendant que cela démontrait le moyen employé par les ingénieurs pour éluder la loi, d'où l'origine de ce bruit qui voulait que la commission acquittât des états majorés (padded). Voyons un peu comment cette expression "padded accounts" dont les organes tories se sont régalés et qu'ils ont exploitée sur une grande échelle, fut employée d'abord ; examinons tous les faits qui se rapportent à ce point-là. Dans le district "F" il se produisit quelques difficultés, pourrait-on dire, entre les ingénieurs et les entrepreneurs. Les premiers avaient classi-

fié quelques items sous un seul titre, disons cailloux détachés ou matière de déblai ordinaires. Les entrepreneurs prétendaient que ces matières devaient être classifiées à un degré plus haut—roche meuble au lieu de déblais ordinaires et roche compacte au lieu de roche meuble. La différence de classification entre ces item réunis, le croira-t-on? ne représentait que $6,400. Toutes ces accusations que nous avons entendu colporter par tout le Canada se réduisent à ceci : par suite de certains changements dans la classification, il y a eu un écart de $6,000 à $7,000. Ces changements sont constatés dans les relevés du mois de juillet ; ils se sont opérés dans la division de M. McIntosh, mais ce dernier, en envoyant ces états pour juillet, informa le major Hodgins de ces modifications. Rien de caché là-dedans. Il faisait rapport à M. Hodgins de chaque cas où il avait mentionné ces item considérés comme déblais ordinaires qu'il estimait être la roche meuble ou comme de la roche meuble ce qu'il considérait être de la roche compacte. Il indique la tranchée, la station, le montant et tout ce qui se rapporte à la classification. On trouvera cela à la page 121 de l'enquête. Je fais allusion à ce cas particulier, car, bien que la somme soit peu élevée en elle-même, elle a donné lieu à beaucoup d'exagérations au point de vue politique par tout le pays. A la page 132 de l'enquête, on peut lire la lettre de M. McIntosh au major Hodgins expliquant cette modification de l'évaluation :

Wabigeon-Falls, 27 juillet 1907.

Monsieur le major A. E. Hodgins,
Ingénieur de district, chemin de fer transcontinental,
Kenora, Ontario.

Cher monsieur,—Ci-inclus, vous trouverez les états pour le mois de juillet. J'ai opéré certains changements dans la classification, relativement à certains item qu'on mentionnait jusqu'ici comme étant de la roche meuble que j'estime être de la roche compacte. De même ai-je changé la classification de ce qu'on désignait comme déblais en celle de roche meuble dans le cas des sections n° 25 et n° 26. Joint aux relevés un état indiquant la différence causée par ces changements. La quantité qui intéresse la section n° 26 est de 2,300 verges cubes que nous avons classifiées comme étant composée de roche compacte au lieu de roche meuble; station, 4,240.

Monsieur l'Orateur, ce qui rend la position plus critique au point de vue où se placent les conservateurs, c'est que le major Hodgins par une lettre du 6 août, faisait un rapport semblable à M. Lumsden. Donc, et le major Hodgins, et M. Lumsden savaient dès le commencement qu'on opérait ces modifications de peu d'importance qui représentaient une différence de $6,000 à $7,000.

J'en arrive maintenant au point que je considère le plus important ensuite dans ces lettres, je veux parler de la conclusion à laquelle le major Hodgins en est arrivé pour dire que si l'on suivait dans le district "F" la "classification de Québec", comme il s'exprime, on augmenterait d'environ $4,000,000 le coût de ces travaux. Il semble que M. McArthur, il y a un mois ou deux, dans une interview publiée dans le "World", de Toronto, a déclaré que le coût de l'ouvrage dans le district "F", au lieu de varier de $11,000,000 à $12,000,000, suivant les calculs du major Hodgins, serait probablement de $16,000,000. Immmédiatement le major Hodgins et les gazettes conservatrices conclurent et publièrent par tout le pays que le fait d'avoir employé la classification de Québec avait eu pour résultat de porter le prix de construction de $11,000,000 à $16,000,000. Je veux citer quelques états se rapportant à cette question et qui réfutent ce que ces gens-là avancent. M. Poulin, l'ingénieur divisionnaire actuel, a préparé un état détaillé du coût des travaux, dès qu'il eut pris ses fonctions en septembre ou en octobre 1907. Il déclare que, d'après ses calculs, il y avait environ $6,000,000 du coût de cette partie du chemin que ne mentionnait pas l'état préparé par le major Hodgins et qu'on avait publié partout comme représentant le coût véritable de cet ouvrage. Le major Hodgins nous a dit que sa première évaluation du coût portait ce dernier à $12,000,000 ou à $13,000,000 ; mais à cause de changements opérés dans les plans et à la suite d'une revision de ses calculs après s'être rendu sur les lieux, comme il devait le faire—je lui donne tout le mérite qui lui revient de ce chef—et de travaux de génie civil plus complets, il réduit, dit-il, le coût estimatif à $12,000,000 et même à $11,000,000. Admettons que ce soit $12,000,000. Je citerai à la Chambre les item même que le major Hodgins avait omis en faisant ses calculs dont le total s'élevait à $12,000,000 et même à $13,000,000. Voici les item en question :

Emplacement de la voie.. ..	$ 175,000
Traverses..	672,798
Traverses d'aiguilles..	27,787
Tunnels..	189,750
Tunnels d'égoutement..	16,700
Acier posé dans le béton.. ..	3,708
Pont en fer..	160,000
Rails..	1,336,608

M. BARKER : Aucun de ces item ne se rapporte à l'entreprise de M. McArthur.

M. CARVELL : Je le sais, de même que je n'ignore pas que ces item sont compris dans les travaux dont parle M. McArthur. Ce dernier ne fait pas allusion à ses travaux.

M. BARKER : Au contraire.

M. CARVELL : Je sais que cela intrigue mon honorable ami, mais cela n'en existe pas moins.

Barres à angle..	106,172
Boulons..	22,776
Réservoirs pour l'eau..	103,500
Travaux supplémentaires.. ..	76,500
Cœurs et voie d'évitement.. ..	40,500
Clous de rail..	58,820

Il y a autre chose ; dans tous les déblais en roche massive, il faut creuser un pied plus bas que le niveau indiqué afin de permettre aux ouvriers de loger le ballast sous les traverses. Ce supplément de travail coûte $495,000. De plus il faut élargir la ligne pour les voies d'évitement, ouvrage dont on n'a pas tenu compte, mais qui représente une dépense de $850,000. Ces chiffres ne se rapportent qu'aux tranchées réellement indiquées sur les plans en profil. Mon honorable ami a parlé des pentes. Quiconque connaît un peu le travail de ceux qui minent le roc, quelle que soit la nature de ce dernier, sait que celui qui entreprend de faire une tranchée dans le roc, soit pour un chemin de fer, soit pour toute autre fin, ne peut adoucir les angles aussi parfaitement qu'il est possible de le faire sur le papier. On doit tenir compte dans une certaine mesure des aspérités de la roche. Il doit se trouver des endroits où le roctage pénètre plus bas que la limite voulue. On me dit que cela augmente de 20 et de 25 p. 100 le coût de la tranchée. On m'informe aussi que sur le chemin de fer canadien du Pacifique, des travaux qu'on a exécutés entre Toronto et North-Bay ont coûté, dans nombre de cas, plus de 25 p. 100 du prix estimatif de ces ouvrages. Prenons 20 p. 100, cela représente $1,857,080. Si vous faites l'addition de tous ces item, vous trouverez un montant total de $6,192,699.

M. LENNOX : Très bien !

M. CARVELL : Mon honorable ami n'a pas parlé de cela.

M. LENNOX : Non.

M. CARVELL : Il n'y fera pas allusion non plus. Les gazettes au service de nos adversaires ne mentionneront pas ces détails ; n'empêche que l'honorable député et ses amis s'efforceront de faire croire au peuple que cet ouvrage va coûter $16,000,000 ou $17,000,000, par suite de la modification dans la classification. Ils n'ont pas la justice d'admettre que cela n'est pas vrai et que la raison pour laquelle ces travaux coûteront plus cher que le prix estimé par le major Hodgins, c'est que ce dernier, malheureusement, n'a pas compris dans ses calculs les item dont il aurait dû tenir compte.

Voici un autre fait qui prouvera ce que j'avance. Quand le major Hodgins a fait ses évaluations il a fait ce travail par section, cela va sans dire. Aujourd'hui l'une de ces dernières, la section n° 9, est terminée, en réalité, et c'est pourquoi je puis

fournir à la Chambre des chiffres récents pour démontrer si les calculs du major Hodgins étaient exacts ou non. Il estimait que dans cette section il fallait enlever 132,067 verges cubes de roche massive et 681,752 verges cubes de déblai ordinaire et qu'il ne s'y trouvait pas de roche meuble.

Il quitta les travaux au mois d'octobre, et nous avons les états de ces travaux jusqu'au 30 septembre. C'est le dernier relevé qu'il a fait. Or, à cette date on avait enlevé 126,224 verges cubes de roche compacte, soit environ 4,000 verges de plus que le chiffre qu'il avait indiqué. Au 30 avril 1908, 180,948 verges cubes avaient été enlevées, et il faudra en charroyer encore 4,000 verges de matières pour terminer les travaux. Donc, au lieu de cette évaluation de 132,000 verges cubes de roche compacte, il aurat fallu calculer 185,000 verges cubes. Il ne s'agit pas d'un travail fait au hasard, non, l'ouvrage a été achevé, mesuré et les états furent envoyés à la commission.

J'ai déjà dit que le major Hodgins avait estimé qu'il n'y aurait pas de roche meuble. Mais ces matières extraites jusqu'au 30 avril représentaient un volume de 20,975 verges cubes. D'après lui on devait extraire 681,752 verges cubes de déblais ordinaires. Quand il quitta les travaux la quantité réelle représentait 786,206 verges cubes, soit environ 100,000 verges de plus que ne mentionnaient ses calculs. Le 30 avril, les déblais ordinaires enlevés se chiffraient à 899,040 verges cubes. Quand M. Poulin prit la direction des travaux, ainsi que je l'ai dit, il fit une évaluation très minutieuse du coût probable de ces derniers. D'après ses calculs, cet ouvrage aurait coûté $17,834,175. Pour démonrer l'exactitude de cette évaluation, je rappellerai que M. Poulin estimait que dans la section 9 il faudrait enlever 190,230 verges cubes de roche compacte—la quantité réelle est de 185,000 verges. D'après ses calculs, il fallait enlever 20,332 verges de roche meuble ; en réalité 20,975 verges ont été extraites. Il calculait 970,000 verges de déblai ordinaire ; on a enlevé 899,040 verges. Les chiffres sont donc les mêmes en réalité. A mon avis, c'est la meilleure preuve de la valeur de l'estimation faite par M. Poulin du coût de ces travaux. Maintenant, si l'on prend les calculs revisés de M. Hodgins portant à $12,000,000 le coût de ces travaux et si l'on y ajoute les $6,000,000 dont j'ai parlé, cela fera $18,000,000 pour le coût réel de ces travaux, lequel, d'après M. Poulin, devait être de $17,534,000, soit une différence d'un demi-million de dollars à peine entre les deux évaluations. Voici pourquoi, à mon avis, ces travaux coûtent plus cher que le prix indiqué par le major Hodgins ; on enlève une quantité plus considérable de matières et dans ces calculs est compris tout ce qu'il faut pour parachever un chemin de fer de façon à ce que les trains puissent

y circuler. L'idée d'estimer le coût d'une voie ferrée sans rails, sans traverses ! Si l'on tient compte de tout cela, on trouve que l'évaluation est d'environ $17,000,000, et cela sans modifier la classification, sans accorder à un entrepreneur un dollar de plus que le montant qu'il doit recevoir pour son travail.

J'estime que mis en présence de tous ces faits, mon honorable ami aurait dû montrer assez d'esprit de justice pour discuter cet aspect de la question. Il aurait dû dire au pays et à ses amis politiques à qui il adressa des copies de son discours, que le major Hodgins se trompait dans ses calculs, que la "classification de Québec" n'a pas été en vigueur dans le district "F", parce qu'elle n'existait pas. J'espère que les personnes auxquelles l'honorable député adressera des copies de son discours rétabliront par ailleurs les faits tels qu'ils sont. En effet, je l'ai déjà dit et je le répète, si jamais question fut morte et enterrée, c'est bien la question Hodgins. Quoi qu'il en soit, puisque l'honorable député a jugé à propos d'exhumer cette question, nous devons rétablir les faits tels qu'ils existent.

J'en arrive maintenant à l'autre question sur laquelle mon honorable ami s'est attardé une heure et demie durant, je veux parler de classification. Je suis forcé de la discuter, non pas parce qu'à mon avis elle ait le moindre poids ni qu'il y ait quelque chose de louche là-dedans, non, mais mes honorables amis se sont éloignés de la question principale, ils ont été obligés d'admettre, par leur silence, sinon autrement, que le major Hodgins n'a pas été envoyé à Québec pour y prendre des leçons de choses en fait de classification; qu'il n'y avait rien d'erroné dans la classification faite dans la division de la province de Québec ; qu'on n'a pas tenté d'établir ce qu'on appelle la "classification de Québec" dans le district "F" et que le major Hodgins n'a pas été remercié de ses services parce qu'il ne voulait pas obéir aux commissaires qui lui auraient commandé quelque chose de contraire à la loi. Ils sont obligés d'admettre tout cela. Ils en sont réduits à invoquer la seule raison que le premier venu pourrait avancer, en disant : Oh ! les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique ont déclaré qu'on avait surclassifié cet ouvrage. Et voilà pourquoi, disent-ils, nous aurions dû assigner ces ingénieurs à comparaître devant nous et nous constituer en tribunal d'ingénieurs pour décider si cette classification avait été ou non faite suivant les devis.

L'honorable préopinant a lu une lettre du 7 octobre écrite par M. H. A. Woods, sous-ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique. Je suis heureux qu'il ait agi ainsi, puisque cela a pour résultat de démontrer à la population du Canada que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fait tout en son possible—je crois avoir raison d'aller jusqu'à dire qu'elle fait plus que son possible, même quand cela frise l'injustice—pour diminuer le coût de cette entreprise.

Si notre peuple soupçonnait que le coût de cette dernière aurait été plus élevé qu'il ne devrait l'être, la conduite des ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique devrait faire disparaître tous les doutes à ce sujet. Les membres de la députation peuvent retourner dans leurs foyers avec la conviction parfaite que, quels que soient les scandales qui se seraient produits au Canada, la construction du Grand-Tronc-Pacfique n'a pas donné lieu à des turpitudes de ce genre.

M. Woods, le 7 octobre 1907, adressa à l'ingénieur en chef une lettre que l'honorable député de Simcoe a lue du commencement à la fin. Il existe une autre lettre du 21 avril à laquelle a fait allusion mon honorable ami, mais qu'il n'a pas lue en entier ; on la trouvera à la page 407 de l'enquête. Nous avons attaqué ce sujet ; je veux parler de la déclaration faite par M. Armstrong. J'ai déjà dit que ce dernier était sous-ingénieur de district pour le Grand-Tronc-Pacifique, que sa fonction consistait à surveiller l'ouvrage qui s'exécutait dans le district "B" et à faire rapport à son chef sur les violations, s'il s'en produisait à son avis, de la convention conclue. C'est lui qui a fait les rapports où sont indiquées les classifications trop élevées, en indiquant les endroits où ce fait s'était produit. On nous a parlé longuement cet avant-midi du montant que représentait cette surclassification. D'après les remarques de l'honorable député de Simcoe-sud, on serait porté à croire qu'il s'agit de millions de dollars dans tout cela. Je suis convaincu que demain les journaux conservateurs vont publier par tout le Canada que M. A. Woods avait signalé à l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique que des millions de dollars avaient été gaspillés dans cette entreprise par suite d'une classification défectueuse.

M. LENNOX : Monsieur l'Orateur, je veux faire observer que l'enquête n'est pas terminée ; que l'avocat du major Hodgins s'est retiré avec l'entente que tout restera en l'état, et que la question soit soumise au comité. . .

M. CARVELL : Je ne m'oppose pas à ce que l'honorable député pose une question, mais à ce qu'il fasse un discours.

M. LENNOX : Je pose cette question avec la permission de l'honorable député. Le comité n'a-t-il pas décidé de ne pas interroger M. Armstrong, vu l'état où en était rendue la cause ? Est-il juste maintenant de lire cette déclaration ?

M. CARVELL : Ce n'est pas la décision prise. Mon honorable ami veut une réponse. . .

M. LENNOX : Je prétends que c'est la décision prise par le comité.

M. BARKER : Jamais cette déclaration n'a été soumise au comité.

M. CARVELL : J'admets cela. Mais c'est une déclaration de M. Armstrong faite sous serment, et dans laquelle M. Armstrong dit que le coût de tous les travaux à propos desquels on se disputait, ne s'élevait pas à $50,000. Mon honorable ami ne veut pas entendre la lecture de ce document. Je ne lirai pas ce dernier, mais je répèterai ici que M. Armstrong a dit sous serment que jusqu'au 7 octobre, le montant concerné dans tout cela ne s'élevait pas à $50,000.

M. LENNOX : Je n'ai aucune objection à ce que l'honorable député lise cette déclaration, s'il le désire.

M. CARVELL (lisant) :

Puissance du Canada, province d'Ontario, comté de Carleton, à savoir :

Je, John Armstrong, de la cité de Québec, province de Québec, ingénieur, déclare formellement :

1. Que si l'on m'eût fourni l'occasion d'être interrogé comme témoin devant le comité parlementaire spécialement nommé pour faire enquête sur les accusations du major Hodgins, j'aurais donné le témoignage suivant :

a) Que j'étais ingénieur divisionnaire dans le district "B" (Québec) pour la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et cela depuis le mois d'août 1906 jusqu'au mois d'avril 1908;

b) Que je n'ai jamais dit au major Hodgins ni à personne que la surclassification qu'on faisait dans le district de Québec s'éleverait à $2,000,000; j'ai informé le major Hodgins avant qu'il soumît le précis de ses accusations au comité spécial, que je ne corroborerais pas ce qu'il avançait à cet égard;

c) Que quand le major Hodgins a visité les travaux du district de Québec au mois de juin 1907, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'avait pas soulevé d'objection quant à la classification; à mon sens, il n'y avait pas non plus raison de trouver à redire contre cette classification;

d) A mon avis, la classification à laquelle s'oppose M. H. A. Woods dans sa lettre à M. Hugh L. Lumsden, le 7 octobre 1907 et qui se rapporte à l'ouvrage inspecté par M. Woods et par moi-même peu de temps avant que la dite lettre fût écrite, ne représentait qu'une différence de $50,000;

2. Qu'après avoir reçu une copie de l'interprétation que donnait l'ingénieur en chef Lumsden des devis, j'ai écrit à mon supérieur, M. Woods, lui disant que d'après cette interprétation, on ne pouvait s'opposer à la classification suivie dans le district "B", et même que, dans certains cas on pouvait l'augmenter. Cet état de choses subsista jusqu'à ma démissioin au mois d'avril 1908.

Et je fais cette déclaration formelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, d'après la loi de la preuve au Canada.

Déclaré devant moi dans la cité d'Ottawa, comté de Carleton, le dix-neuvième jour de juin de l'année de Notre-Seigneur 1908.

(Signé) : JOHN ARMSTRONG.

(Signé) : Charles Murphy,
Notaire public.

Monsieur l'Orateur, il dit que s'il eut connu dans ce temps-là l'interprétation que donnait M. Lumsden à cette classification, il n'y aurait pas eu de difficulté relativement à ce travail-là, et que dans nombre de cas, cette classification aurait été augmentée. Je veux faire connaître ce que dit M. Woods à propos de la classification et de l'interprétation que M. Lumsden donne à cette dernière. Sa lettre est datée le 20 février 1908.

M. BARKER : Se trouve-t-elle soumise au comité ?

M. CARVELL : Elle l'a été.

J'accuse réception de votre honorée lettre du 17 avril contenant l'interprétation que vous donnez aux clauses 34, 35 et 36 de nos devis. Vous y avez ajouté aussi une impression sur fond bleu et des explications s'y rapportant, ainsi qu'une copie de vos instructions à vos supérieurs.

Nous sommes parfaitement satisfaits de votre interprétation des devis et de vos instructions qui sont explicites.

M. LENNOX : J'ai lu cela ce matin.

M. CARVELL : Je dis d'abord que M. Woods admet que l'interprétation que M. Lumsden donne à ces devis est exacte, je veux parler de son iterprétation du 10 janvier à laquelle je ferai allusion tout à l'heure. En second lieu, M. Armstrong dit que s'il eût connu l'interprétation que donnait M. Lumsden, il n'y aurait pas eu occasion de discuter la classification faite dans le district " B " et que dans certains cas celle-ci avait été plus élevée.

M. BARKER : Cette lettre a-t-elle trait à l'interprétation des devis après qu'elle eut été altérée par les commissaires ?

M. CARVELL : Je m'oppose à ce que l'honorable député, sous le prétexte de poser des questions, fasse une déclaration semblable. Je lui dis que jamais cette interprétation n'a été modifiée par les commissaires, et je suis surpris qu'il se lève ici pour avancer chose pareille.

M. BARKER : L'honorable député trouvera une lettre de M. Ryan, secrétaire des commissaires, informant M. Lumsden qu'on avait approuvé son interprétation modifiée.

M. CARVELL : Cette interprétation vient-elle des commissaires ? L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) s'est montré injuste au point de dire que la commission avait interprété les devis de la façon mentionnée. Mes honorables amis savent bien que la commission n'a pas agi de cette façon.

M. LENNOX : Je n'ai rien dit dans ce sens ; j'ai lu la lettre.

M. CARVELL : L'honorable député a lu la lettre, mais la seule conclusion qu'on puisse tirer de ce qu'il a avancé, c'est que les commissaires ont interprété ainsi les devis.

M. LENNOX : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. CARVELL : Mon honorable ami cherche à se soustraire, ce dont je ne le blâme pas, parce que j'agirais de même si je me trouvais à sa place. J'ai été étonné ce matin de l'entendre faire cette déclaration, et je croyais qu'il la retirerait avant que ce débat fût terminé. Tout ce que les commissaires ont fait, ce fut d'accepter l'interprétation que l'ingénieur en chef avait fournie de ces clauses, et d'après les conventions ce fonctionnaire avait le droit de fournir cette interprétation à la commission. Quel est celui qui d'après la loi et d'après les conventions, doit décider les questions relatives à la classification ? N'est-ce pas l'ingénieur en chef ? Sans doute, et mon honorable ami sait bien cela. Les membres de la gauche n'ignorent pas que d'après la loi et le traité intervenu, l'interprétation, quelle qu'elle soit, que l'ingénieur en chef donne à une clause de la convention et des devis, s'impose à la commission. Donc, quand les commissaires disent qu'ils ont accepté cette interprétation, ils démontrent qu'ils n'ont fait qu'obéir à la loi ; cela est indiscutable.

Allons plus loin. A la réception de cette lettre du 7 octobre, les commisaires, l'ingénieur en chef, le sous-ingénieur, les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, les entrepreneurs et tous les intéressés, commencèrent à discuter cette question de l'interprétation qu'il convenait de donner à cette clause relative à la classification.

Je suppose qu'il est inutile pour moi de dire à la Chambre que les chemins de fer ne sont pas construits à la suite d'une convention embrassant une somme globale. On bâtit les voies ferrées par l'entremise d'un entrepreneur qui s'engage à exécuter un ouvrage défini pour un prix convenu. Dans ces entreprises, il y a des centaines d'item différents au sujet desquels on établit un prix. L'entrepreneur consent à fournir tant de mille pieds de bois, sans qu'il soit question de la quantité ; il en est ainsi pour le béton pour lequel un autre réclame tant de la verge ; un troisième s'engage à enlever la roche compacte à tant la verge et la roche meuble et les matières de déblai à tant la verge. Voilà comment sont rédigées les conventions qui se rapportent à la construction des voies ferrées. Je vais parler de trois sujets, la roche compacte, la roche meuble et les déblais, parce qu'ils forment surtout la valeur de l'ouvrage fait. A la réception de cette lettre du 7 octobre, on se demanda naturellement quelle était la véritable interprétation qu'il fallait donner aux devis soumis par la commission et qui avaient donné lieu à ces conventions. Il ne faut pas oublier que les entrepreneurs consentaient à construire ce chemin à tant la verge cube, et ce prix dans le cas de la roche meuble représentait ce que les devis signifiaient. Avant de dire ce que ce travail coûterait, il fallait s'assurer du coût de l'excavation d'une verge de roche meuble ou de déblai. Tout ce que contiennent les devis est mentionné dans la convention, et voici la définition du roc solide :

L'excavation de la roche compacte comprendra toute la roche qu'on trouve en couches ou en masses de plus d'une verge cube, qui, au jugement de l'ingénieur, peut être plus efficacement enlevé par le pétardement.

Je ferai observer aux honorables députés que dans la ponctuation de cette clause la virgule est placée après le mot " verge ". La clause 35 dit :

Roche meuble.

35. Toutes les pierres et tous les cailloux mesurant plus d'un pied cube et moins d'une verge cube, et tous les cailloux qu'on peut enlever à la main, à la pioche ou à la pince, tout le gravier aggluti né, l'argile indurée et toutes autres matières qu'on ne peut, au jugement de l'ingénieur, labourer avec une charrue à niveler de 10 pouces de prise traînée par six bons chevaux conduits convenablement, et sans qu'il soit nécessaire de pétarder, bien qu'on puisse à l'occasion avoir recours à ce moyen, seront classifiés comme roche meuble.

Nos adversaires disent qu'il est facile de comprendre ce qu'est la roche meuble et certainement si dans cette convention il s'agissait absolument de roche de banc, il n'y aurait pas de difficulté. Mais cette convention ne dit pas que la roche compacte signifie simplement la roche qu'on trouve en banc ; la première interprétation de M. Lumsden était que la roche compacte comprenait seulement la roche qu'on trouvait en bancs ou les gros cailloux d'une verge cube ou plus. C'est alors que M. Lumsden voulut connaître l'opinion d'autres personnes à ce sujet, bien qu'il eût le droit absolu d'indiquer l'interprétation qu'il fallait donner à ces mots. Je crois que celui qui lit cette convention, qu'il soit ingénieur ou non, doit en arriver à la conclusion que la roche compacte signifie quelque chose plus que la roche de banc ou que les cailloux mesurant une verge cube ou plus, parce que dans la convention on emploie l'expression : masse mesurant plus qu'une verge cube. S'il s'agissait d'une masse mesurant plus qu'une verge cube qui, de l'avis de l'ingénieur, pourrait être plus facilement enlevée par le pétardement, on se trouverait alors à avoir de la roche compacte, bien qu'il pût arriver qu'on obtînt un mélange de toutes sortes de matières. M. Lumsden commença donc à s'enquérir de ce que pensaient d'autres personnes à ce propos. Dans ce but, il écrivit à tous les ingénieurs de districts pour leur demander comment ils inter-

prétaient cette clause des devis. La première lettre qu'il reçut venait de M. Doucet et disait ce qui suit :

Québec, 26 octobre 1907.

Monsieur Hugh D. Lumsden,
Ingénieur en chef, Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai déjà eu l'occasion de vous faire connaître de vive voix l'interprétation que les ingénieurs du district B ont donnée à la classification de roche solide et de roche meuble, interprétation grâce à laquelle on a pu établir l'état d'avancement des travaux depuis qu'ils sont commencés.

Cette interprétation peut donc vous être indiquée d'une manière concise et claire.

Je dis donc: 1) Que nous avons classifié comme roche solide toutes les couches dans lesquelles on travaillait, tous les cailloux mesurant plus qu'une verge cube, toutes les masses de blocaille et de matières cimentées que, à notre avis, il valait mieux extraire en se servant continuellement d'explosifs.

2. Nous avons classifié comme roche meuble tous les galets détachés mesurant plus qu'un pied cube et moins qu'une verge cube, et toutes les matières qu'à notre avis, on ne pouvait labourer dans le sens réel du mot.

Je n'ai jamais eu l'occasion d'insister pour faire adopter mes vues par mes auxiliaires, car tous comme un seul homme ont abondé dans mon sens quant à cette classification. Nous avons employé toutes les précautions possibles pour établir une classification juste des matières, et les rapports de nos expériences avec les explosifs démontrent certainement que nous n'avons pas surclassifié le roc solide. A maintes reprises, j'ai discuté la question avec les sous-ingénieurs de mon district qui, à leur tour, ont appliqué cette classification dans les travaux qu'ils exécutaient avec les ingénieurs divisionnaires et de section, suivant leur jugement quant à l'interprétation de cette classification. Ci-inclus les rapports de sous-ingénieurs sur cette question importante.

Votre très dévoué,
(Signé): A. E. DOUCET,
Ingénieur de district.

Il y a une lettre de M. H. F. Huestis, sous-ingénieur de district, une autre de M. C. L. Hervey, sous-ingénieur de district, une troisième de M. Benjamin Bourgeois, ingénieur divisionnaire, une autre de M. Allan R. Matthews, ingénieur de section; elles sont toutes dans la note indiquée par M. Doucet dans sa lettre. Nous avons de plus l'opinion de quelques-uns des avocats les plus éminents du Canada.

On a demandé à ces avocats quelle interprétation ils donnent à ces mots: " inscrits au devis ", et dans les dépositions des témoins figurent les avis donnés collectivement par M. George F. Shepley et M. E. Lafleur, puis par M. C. R. Ritchie, de Toronto, puis l'opinion de sir Alexandre Lacoste, enfin celles de M. Donald Macmaster et de M. Wallace Nesbitt. L'honorable député (M. Lennox) ne saurait sérieusement révoquer en doute l'avis formulé sur une question de droit par tous les avocats. Les avis exprimés par ces messieurs peuvent à coup sûr avantageusement soutenir la comparaison, pour le moins dire, avec les opinions de tout autre groupe semblable d'hommes de loi au Canada, et tous s'accordent à dire que ces mots " roche compacte " ne comportent nullement le sens que leur donne M. Lumsden. Ainsi, tous les ingénieurs de district, tous les ingénieurs de division, tous les ingénieurs ordinaires s'accordent à dire avec ces hommes de loi que, par " roche compacte " il faut entendre la roche en bancs, la roche en massifs et en blocs d'une verge cube ou au delà ou toute roche de conglomeré ou en massif, peu importe l'exiguïté de son volume, pourvu que la roche soit en massif et que, de l'avis de l'ingénieur, on puisse avantageusement l'enlever par pétardement. Ces opinions furent toutes soumises à

den qui les soumit lui-même au sous-ministre de la Justice. Je vais donner lecture de la lettre du sous-ministre de la Justice.

Ce matin, après avoir longtemps marchandé, votre collègue a donné lecture d'une partie de cette lettre. Je m'étonne qu'il ne se soit pas exécuté de meilleure grâce, car il eût mieux valu convenir des faits, s'il tenait à mettre les lecteurs au courant de toute l'affaire. Après avoir reçu ces opinions, M. Lumsden fit une deuxième déclaration comportant son interprétation de ces clauses du contrat. La deuxième déclaration est encore plus ample que la première. Par " roche solide " il faut entendre, dit-il, la roche qui se rencontre en bancs ou en massifs, ainsi qu'il est spécifié d'abord, la roche, deuxièmement la roche en bancs, en conglomeré, en blocs ou la roche en bancs détachée en fragments n'excédant pas une verge cube ; la roche conglomérée dont les fragments détachés n'ont pas plus d'un pied de grandeur, ainsi que les schistes argileux.

Ensuite, d'après son interprétation, la roche solide renferme la roche en bancs, en blocs d'une verge et plus, les massifs conglomérés, pourvu que les fragments qui composent ces massifs aient une grandeur d'un pied cube à une verge. Cette opinion fut transmise au sous-ministre de la Justice et voici ce que dit le sous-ministre :

Je ne comprends pas sur quel principe s'appuie l'ingénieur en chef pour limiter la grandeur à des fragments ne dépassant pas un pied cube. Le devis mentionne la roche qui se trouve en bancs ou en massifs de plus d'une verge cube que, de l'avis de l'ingénieur, on peut enlever par pétardement. Si on peut considérer la roche conglomérée comme un massif de roche, et qu'on puisse l'enlever plus facilement par le pétardement, je ne m'explique pas que, d'après le devis, il importe que les fragments détachés aient plus ou moins d'un pied cube de grandeur et si la roche conglomérée n'est pas considérée comme un massif, le minimum de la grandeur qu'on peut classer comme roche solide dépasse une verge cube.

Après avoir reçu cette lettre, M. Lumsden change encore une fois d'avis et transmet une troisième interprétation de cet article du devis. Cette troisième interprétation est presque similaire à la deuxième, sauf qu'il dit à ses ingénieurs que s'ils rencontrent des massifs de roche conglomérée, quelle que soit la grandeur des fragments isolés, si les ingénieurs sont d'avis qu'il est plus facile de les extraire par le pétardement, ils les classifient comme roche solide.

Nous voici au 10 janvier, alors qu'on décide d'une manière définitive que c'est la légitime interprétation à donner à ces articles du contrat, à dater de ce moment, chaque ingénieur a reçu l'ordre de suivre cette interprétation, en faisant le classement. Il leur transmit même une impression sur fond bleu représentant le mode de formation de ces roches constituées en roche massive et à partir de ce moment, tout cet ouvrage fut classifié d'après cette interprétation.

Revenons, un moment, sur les faits relatifs aux quantités. A la page 415 des dépositions figure une lettre adressée par M. Doucet à M. Parent discutant la question de la classification trop élevée alléguée par M. Wood dans sa lettre du 7 octobre, et il dit que, de concert avec M. Armstrong, il a étudié la question et constaté que le doute ne portait sur guère plus de 14 p. 100 de la classification ; puis, ils estiment que si ces 14 p. 100 eussent été classés entièrement comme la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique prétend qu'il aurait fallu le faire, tout se résumerait à un écart de $25,982 seulement. Plus loin, à la page 417, il dit :

> Mais, hier en examinant les chiffres de M. Armstrong de concert avec lui, nous avons trouvé qu'il s'était glissé plusieurs erreurs dans son calcul, de sorte que l'écart de la proportion n'est pas de 14 p. 100, mais seulement de 3 p. 100.

Puis il établit que sur le pied de 3 p. 100 le seul écart en litige, pour juillet et août, serait de $3,457 et c'est sur cet exposé de faits que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a adressé ses plaintes à la commission. J'appelle maintenant l'attention sur le district " F ". Il faut se rappeler qu'il a toujours existé des différends dans le district " F " entre l'ingénieur du district, le major Hodgins, et son adjoint M. Heaman, ainsi que les autres ingénieurs. Il importe de bien mettre ce point en relief, afin de dissiper tout doute à cet égard; car, à mon avis, ces différends entre l'ingénieur adjoint du district, M. Heaman et les autres ingénieurs jouent un rôle important dans ce débat. Il est affirmé ici que M. Grant envoyé là, à titre d'ingénieur inspecteur, se permet, dans son rapport sur les travaux, des observations peu flatteuses à l'adresse du major Hodgins. Le major Hodgins fut appelé à Ottawa, le dernier jour de juillet 1907, et dressa un contre-rapport ou une réplique au rapport de M. Grant. Dans cette réplique à M. Grant qui figure à la page 25 des dépositions, il dit :

> M. Heaman a passé une bonne partie de son temps sur le théâtre des travaux, mais il y est demeuré moins longtemps qu'il ne l'aurait désiré, parce que quelques ingénieurs de section pensaient qu'il n'aurait pas dû obtenir cette charge. J'ai moi-même visité trois divisions. Je n'ai absolument rien à reprocher à M. Heaman ; j'ai pleine confiance dans ses capacités et son discernement, et si je constate qu'il existe encore quelque froissement, force me sera de demander l'autorisation de congédier tout ingénieur de section qui persiste à créer des embarras.

Dans le rapport du major Hodgins, en réponse au rapport dressé par M. Grant sur l'œuvre du major, on trouve la meilleure preuve possible des froissements et des différends existant entre M. Heaman et ses subordonnés. A l'époque ou le major Hodgins fut révoqué de ses fonctions, M. Heaman fut transféré à une partie des travaux dans l'intérieur. Quelques semaines plus tard, il démissionna et accepta une charge du Grand-Tronc-Pacifique, et bien que je n'aie pas mission de critiquer ici la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique je dois observer que s'il était besoin d'une nouvelle preuve à l'appui du fait que cette compagnie n'agit pas en collusion avec la commission afin de gonfler le prix des travaux, cette preuve évidente nous serait fournie dans la conduite de la compagnie à l'endroit de M. Heaman. Voici un individu qui a des démêlés avec tous les ingénieurs, ses subordonnés, et qui devient si intraitable que son chef, le major Hodgins déclare dans son rapport à l'ingénieur en chef que si ces ingénieurs ne cessent pas de le critiquer, force lui sera de demander l'autorisation de les congédier ; et cependant à peine s'était-il écoulé un mois depuis le départ du major Hodgins que M. Heaman est nommé par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ingénieur inspecteur, chargé de la surveillance des ingénieurs avec lesquels ils s'était querellé.

Si ce n'est pas là un acte d'hostilité, j'ignore réellement ce qui constitue un acte d'hostilité, et à dater de ce moment M. Heaman s'ingénia à rendre la situation aussi désagréable que possible aux ingénieurs. Les événements subséquents ont prouvé qu'il s'est acquitté de sa mission à la lettre, car non seulement dans ses rapports il trouve matière à critiquer dans la classification des travaux de ce district et c'est sur un de ces rapports que M. Wood écrivit sa lettre du 21 avril ; mais il trahit la confiance qu'on avait reposée en lui et se tient en communication constante avec M. Hodgins. Bien qu'il se fût engagé par serment à observer le secret, c'est lui qui documenta le major Hodgins et c'est ainsi que celui-ci fut en mesure de formu-

ler les accusations en question. Je ne connais point M. Heaman, je ne l'ai jamais vu ; mais s'il est un individu qui ait fait triste figure dans cette affaire, c'est M. Heaman. Si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique veut faire preuve de loyauté, si elle tient à s'acquitter de cette besogne dans l'esprit voulu, et au point de vue des affaires, il ne lui reste d'autre parti à prendre que de transférer M. Heaman dans une autre sphère d'activité. Si la compagnie tient à le conserver comme ingénieur de district, qu'elle le relègue dans quelque district où il ne se soit pas encore querellé avec les ingénieurs à l'emploi de la commission. Voilà tout ce que j'avais à dire sur la question des classifications.

Au cours de l'enquête, le major Hodgins comprit qu'il avait fait fausse route et il faut lui tenir compte ici de sa sincérité. Il comprit qu'il avait fait erreur relativement aux classifications dans la province de Québec, et comme son accusation reposait sur cette base, il avoua son erreur. Lorsqu'il eut constaté la fausseté de ses prémisses et compris que l'augmentation des dépenses n'avait pas été provoquée par une classification défectueuse, mais qu'elle tenait aux conditions que j'ai mentionnées, alors de son propre mouvement, il retira ses accusations. Le député de Simcoe-sud prétend que ces aveux ont été arrachés au major Hodgins à force d'adresse. Sans doute, le député de Pictou (M. Macdonald) a fait un examen fort scrutateur et il ne restait d'autre alternative, en pareille circonstance, au major Hodgins que de retirer ses accusations. Quoi qu'il en soit, il retira toutes les accusations. Il déclare qu'il n'a pas adressé de demande au premier ministre ni refusé d'enquête. Ni M. Young, ni aucun autre membre de la commission, déclare-t-il, n'a cherché à l'influencer d'une manière indue. Il avoue son tort. Si on tient à trouver la preuve de ce que j'avance qu'on consulte les dépositions des témoins. Il a retiré sans aucune réserve toutes les accusations d'inconduite portées contre les commissaires ou le Gouvernement. Et la seule question à débattre, affirme-t-il, se rattache uniquement au classement scientifique des matériaux.

Les extraits que j'ai empruntés au rapport montrent bien la difficulté d'arriver à une entente sur la question de classification, tant la chose dépend du jugement de l'ingénieur appelé a inspecter les travaux et à décider si une certaine tranchée peut figurer dans la catégorie de 50 p. 100 ou de 100 p. 100 de roche solide. Deux ingénieurs également sincères et capables, appelés à inspecter les travaux différeront d'opinion, la plupart du temps, sur la classification précise à établir. Jamais encore il ne s'est construit de chemins de fer, sans qu'il ait surgi de difficultés au sujet de l'établissement de la classification. C'est une question de souveraine importance, en matière de construction de chemin de fer

La commission le savait parfaitement et le Parlement également ; aussi dans le contrat rédigé, en 1903, figure une disposition touchant la nomination d'un troisième arbitre au cas s'élèverait quelque divergence d'opinion entre les ingénieurs. L'honorable député cherche à prouver que l'article 7 du contrat de 1907 n'établit pas l'arbitrage, en matière de différends qui pourraient surgir entre la commission et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. LENNOX : Sur une question de ce genre.

M. CARVELL : Relisons cet article du contrat dont voici le texte :

Afin d'assurer, pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'Est du dit chemin de fer, la construction économique du dit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'Est seront soumis à l'approbation de la compagnie, avant le début des opérations de constructions et que lesdits travaux seront exécutés en conformité desdits devis et seront subordonnés à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le Gouvernement et de l'ingénieur en chef de la compagnie ; et, au cas de désaccord quant au devis, ou au cas où les ingénieurs ne s'entendraient pas à l'égard des travaux, la contestation sera réglée par lesdits ingénieurs et un tiers-arbitre, à être choisi de la manière réglée dans l'article quatre du présent contrat.

Cet article porte que le juge en chef nomme le tiers-arbitre.

L'avocat de la compagnie adressa à la commission une lettre où il exprime quelque doute touchant la question de savoir si cet article du contrat assure l'arbitrage au cas où surgirait quelque contestation entre les ingénieurs. Je professe le plus grand respect pour les lumières de ce jurisconsulte que je connais depuis nombre d'années mais en réalité, je ne m'explique pas qu'il puisse émettre pareille opinion. L'article stipule l'arbitrage au cas ou surgirait quelque contestation touchant la surveillance, l'inspection et l'acceptation des travaux. Si la question de classification ne rentre pas dans ces trois expressions, alors je n'en comprends plus le sens ; et à mon avis, le meilleur moyen de faire rentrer la classification dans ce texte, c'est d'employer le mot lui-même. Mais de peur qu'il ne s'élevât quelque doute à cet égard, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la commission vinrent en consultation et par un accord en date du 10 janvier 1908, ils réglèrent la question.

Des évaluations mensuelles pour les entrepreneurs seront promptement soumises, de temps à autre, par l'ingénieur en chef des commissaires à l'approbation de l'ingénieur en chef adjoint de la compagnie à Moncton. S'il a quelque objection à formuler contre cette évaluation, il transmettra promptement

son objection à l'ingénieur en chef des commissaires et toute objection ainsi transmise, de temps à autre, sera mise à l'étude, et si faire se peut, elle sera réglée par les ingénieurs; et au cas ou ils ne pourraient en venir en un accord, ils peuvent alors ou à tout moment antérieur ou au moment du paiement définitif, au choix de l'une ou l'autre partie, cette objection pourra être délibérée ou décidée par voie d'arbitrage ainsi qu'il est stipulé dans d'accord du 29 juillet 1903. Mais dans aucune circonstance, le paiement des évaluations mensuelles ne souffrira de retard, sauf de l'agrément des commissaires.

Advenant que l'ingénieur en chef des commissaires et l'ingénieur en chef adjoint de la compagnie soient en désaccord touchant le paiement définitif, ce paiement sera réservé jusqu'à ce que la question ait été réglée par voie d'arbitrage, ainsi qu'il est stipulé dans ledit accord du 29 juillet 1903.

En présence de cet accord, comment mon collègue peut-il affirmer qu'il n'existe pas de disposition relative à l'arbitrage, advenant que les intéressés soient en désaccord sur la question de classification ? Qu'un simple profane se range à pareil avis, passe encore ; mais qu'un aspirant au portefeuille de la Justice, un de ces jours, se permette semblable affirmation, voilà ce que je ne saurais concevoir. Le député de Hamilton (M. Barker) excellent avocat qu'il est n'osera pas s'exposer au ridicule, en affirmant qu'il n'existe pas de stipulation relativement à la question d'arbitrage.

M. BARKER : L'honorable député affirme-t-il réellement que pareille convention existe ?

M. CARVELL : Je l'affirme positivement.

M. BARKER : Où est la preuve ?

M. CARVELL : A la page 439 de l'enquête.

M. BARKER : Cela est contraire. . .

M. CARVELL : L'honorable député pourra prendre la parole plus tard. J'ai apporté la réponse libre à lui de l'accepter ou de la rejeter, mais je lui pose ici une question : à son avis, les commissaires du Grand-Tronc-Pacifique manquent-ils d'intégrité au point d'oser produire un document portant les initiales de M. Hays et de M. Parent ainsi que de leurs ingénieurs, à titre de convention authentique, s'il n'est pas intervenu réellement de convention ? Inutile d'appuyer sur pareille chose ; et l'honorable député ne voudrait pas insulter à sa propre intelligence et à celle de ses collègues en énonçant qu'il se soit borné à poser une question.

M. BARKER : Personne ne saurait prétendre que ce soit là une convention.

M. CARVELL : Si l'on veut recourir à de pareilles arguties, je laisse le champ libre aux honorables députés. La preuve de cette convention a été soumise à la Chambre.

M. LANCASTER : Qui a signé ce document.

M. CARVELL : Je l'ai déjà dit, à trois reprises différentes. Je ne tiens nullement compte des observations du député de Lincoln (M. Lancaster) à cet égard. Il n'a point siégé au comité ; il n'a sans doute pas lu un seul mot des dépositions, il ne saurait discuter la question sensément, même s'il le voulait ; ainsi ce serait perdre son temps que de discuter avèc lui.

M. LANCASTER : Les électeurs sont peut-être plus intelligents que le député de Lincoln et il voudront sans doute connaître les signatures de ce document.

M. CARVELL : Je vous l'ai dit à trois reprises différentes.

M. LANCASTER : Pas un officier de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a apposé sa signature au bas de ce document.

M. CARVELL : Mon collègue se calmera, j'espère. Au moment ou il m'a interrompu, voici ce que j'allais dire : en présence de ces faits et vu que le major Hodgins a retiré sans restriction ses accusations de prévarications, il ne reste au comité qu'à clore cette enquête, à moins que les députés de la gauche ne désirent apporter de nouvelles preuves appuyées sur les allégations de fraude ou de prévarications de la part des commissaires ou de leur ingénieur, ou de toute autre personne à leur emploi. L'honorable député (M. Lennox) a fait une allégation fort déloyale en affirmant que les commissaires avaient imposé à l'ingénieur en chef leur propre interprétation des articles de ce contrat.

Je ferai observer à l'honorable député que d'après la décision que j'ai donnée devant le comité, après que le major Hodgins eut retiré ses accusations, il avait toute liberté de citer devant ce comité M. Lumsden, afin de prouver si les commissaires avaient imposé leur opinion. Il avait toute liberté d'assigner comme témoin tout individu au Canada en mesure d'affirmer l'existence d'un acte entaché de fraude et d'irrégularité de la part des commissaires, ou de leurs ingénieurs ou de leurs serviteurs. Mais, monsieur l'Orateur, en présence de cette décision que j'ai donnée, ni le député de Simcoe-sud, ni le député d'Hamilton-est (M. Barker) n'a eu le courage de demander au comité de citer un seul témoin, et lorsqu'il affirme que le comité a refusé d'entendre d'autres témoins, il a fait une allégation dénuée de tout fondement ce matin, en donnant lecture de mes propres paroles et de celles du député de Pictou (M. Macdonald) paroles prononcées à une réunion du comité et cela afin de prouver qu'à un certain moment, nous désirions enquêter sur tous les faits et qu'en pareille circonstance, nous aurions dû soumettre à l'enquête cette question de classification, j'affirme qu'il n'a

pas traité loyalement la question. En effet, il a omis de citer les paroles que j'ai prononcées devant le comité à la page 62 du compte rendu des délibérations du comité. Cette attitude de sa part est d'autant plus déloyale que je lui ai tout spécialement signalé la chose, lorsqu'il a développé sa thèse devant le comité. Je tiens à inscrire au compte rendu ce que voici :

A la deuxième réunion du comité nous abordâmes la question de savoir ce qui devait figurer dans les accusations spécifiques portées par le major Hodgins, et l'honorable député donna lecture d'une ou deux pages des dépositions, afin de prouver que, de concert avec mon collègue de Pictou, je tenais beaucoup, à ce que tout figurât dans ces accusations.

A la page 62, je dis :

Il y a pour ainsi dire trois ou quatre parties des accusations qui figurent dans cette lettre. Nous discutons uniquement la question de classification qui, à mon avis, est une quantité assez négligeable de l'affaire, parce que la chose doit être réglée plus tard par voie d'arbitrage. A mon avis, le point essentiel dans ces accusations, c'est que le major Hodgins prétend avoir été congédié du service de la commission du Transcontinental parce qu'il aurait refusé de faire la classification exigée par le commissaire. Il n'a pas besoin des documents que possèdent les commissaires pour établir ce point. Il peut dire, si oui ou non, la chose est exacte.

Le jour ou le major Hodgins retira ses accusations se présenta la question de savoir quelle attitude le comité devait tenir, à l'avenir. J'exprimai mon opinion sur l'attitude légitime à prendre, et sur la latitude que j'entendais donner en fait d'admission ou de refus des témoignages. Que l'honorable député se reporte aux pages 438 et 450 de l'enquête. Je vais d'abord citer les paroles qui figurent à la page 436. Il s'agissait de savoir si nous entendrions de nouveaux témoins, et à titre de membre du comité, je fais la déclaration qui figure à la page 450. C'était un comité de cinq membres et si mes collègues de Simcoe-sud et d'Hamilton-est s'étaient concertés avec moi, nous aurions pu l'emporter. . .

M. LENNOX : C'eût été un puissant triumvirat.

M. CARVEL : Ces trois membres formaient une majorité. Voici ce que j'ai déclaré à une des réunions du comité et ce que j'ai répété à la réunion suivante :

Je vais citer ces deux extraits à la Chambre : J'emprunte de la page 438 ce qui suit.

Il n'appartient pas au comité de décider si les ingénieurs établissent une classification légitime entre les différentes parties de l'ouvrage; la question est de savoir s'ils le font sincèrement. Pour mon propre compte, si M. Hodgins C.R., ou M. Lennox ici désire assigner des témoins pour prouver l'existence de quelque acte irrégulier ou peu convenable de la part des commissaires ou des ingénieurs sous les ordres des commissaires, je ne m'oppose nullement à ce que la chose soit soumise à l'enquête. Mais tout se résume à une simple question de divergence d'opinion, puisque le major Hodgins, cet après-midi, à déclaré ici que tout se résume à une question d'opinion entre les ingénieurs, l'un de ces ingénieurs déclarant qu'il classerait cette tranchée à 50 p. 100 de roche solide, et un autre ingénieur affirmant qu'il la classerait à 60 p. 100 de roche solide. S'il n'existait pas d'autre tribunal, il nous faudrait probablement prendre une décision, comme le font tant de juges qui sont obligés de prêter l'oreille à des dépositions portant sur des faits dont ils n'ont aucune connaissance. Je ne sais absolument rien du génie civil, il est possible que M. Lennox soit dans la même situation et quant à M. Barker, il se peut qu'il s'y entende mieux que tout autre membre du comité en matière de travaux de chemins de fer, mais il a été créé un tribunal par la loi votée à l'époque de la formation de la commission du Transcontinental, et ce tribunal se compose de l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique et de l'ingénieur en chef de la commissioin du Transcontinental, et en cas de désaccord, ils en appellent au juge en chef de la cour suprême du Canada, qui nomme alors un tiers-arbitre, et c'est à ce tribunal qu'il appartient de décider si ces ingénieurs s'acquittent convenablement des devoirs et des responsabilités qui leur incombent.

Je le demande, est-ce là une tentative de ma part de fermer la porte aux témoins ? N'est-ce pas là au contraire, une invitation à citer tous les témoins en mesure de prouver l'existence d'irrégularités de la part des commissaires ou de leurs ingénieurs ? A la séance suivante du comité, je revins sur la question. Je rappelai que le major Hodgins avait retiré ses accusations et qu'il ne restait plus que la question de classification qui doit être laissée aux ingénieurs.

Tout ce qu'il nous reste à faire pour être logiques, c'est de clore l'enquête et de faire rapport à la Chambre. Bien que je ne veuille pas prendre une attitude hostile à l'enquête, si on peut apporter des preuves tendant à établir que les commissaires ont commis des actes frauduleux ou ont demandé au major Hodgins ou à tout autre de faire quelque chose d'irrégulier, il ne faudrait pas exclure cette preuve à mon avis; mais il importe d'étudier notre situation et de bien nous demander où nous en sommes rendus.

Ici encore monsieur l'Orateur, je répète l'offre invitant les intéressés à assigner leurs témoins.

M. BARKER : Poursuivez votre lecture quelques lignes plus loin.

M. CARVELL (lisant) :

Pour mon propre compte, je suis décidément opposé à ce qu'on cite des témoins au sujet de la classification qui doit être décidée par d'autres.

J'ai toujours été de cet avis.

M. LANCASTER : Comment prouveriez-vous l'existence de la fraude ?

M. CARVELL : Maintenant éclairons cette autorité en matière de génie civil, le député de Lincoln (M. Lancaster). Il cherche des lumières et je tiens à l'éclairer.

M. LANCASTER : Il est bien temps que vous commenciez.

M. CARVELL : Il est bien temps que vous ouvriez les oreilles, afin d'apprendre quelque chose. Supposons que nous ayons adopté l'attitude suggérée par le député de Simcoe-sud, en assignant devant le comité 25 ingénieurs de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai ici sous les yeux des lettres dont je m'abstiens de donner lecture et qui ont pour auteur M. McIntosh, M. A. G. Macfarlane, M. Richard et une douzaine d'autres ingénieurs, affirmant qu'ils avaient classifié l'ouvrage d'après l'interprétation de M. Lumsden. Disons que tous ces ingénieurs soient venus ici attester, sous la foi du serment, qu'ils ont classifié cet ouvrage d'après l'interprétation de M. Lumsden. Ils ont été sur le champ des opérations, ils ont assisté à l'exécution des travaux ; ils ont exercé leur propre jugement et ils affirment sous la foi du serment qu'en cela ils ont agi sincèrement et honnêtement. Disons que nous ayons convoqué à comparaître devant le comité M. Heaman, l'auteur des accusations et qu'il ait déclaré que ces ingénieurs ont fait une classification trop généreuse. Je pose la question au député de Lincoln : dans quelle situation le comité se trouverait-il ? Quelle serait la situation d'un comité d'avocats appelés à décider s'il y a eu classification trop élevée ?

M. LANCASTER : Si l'honorable député eût questionné les témoins, il aurait probablement obtenu plus de lumières qu'il n'en saurait recueillir en se livrant à des conjectures, comme il le fait en ce moment.

M. CARVELL : Après tout, cela se résumerait à quelque hypothèse. Comment un homme de loi pourrait-il se prononcer en pareille matière, s'il dit : J'ajoute foi à un groupe d'ingénieurs et je refuse d'ajouter foi à l'avis d'un autre groupe : dans quelle situation se trouverait-il ? Deux mois plus tard, siège le tribunal d'arbitrage créé par le Parlement et advenant que les arbitres décident que nous nous sommes trompés, dans quelle situation serions-nous ? Songez un instant à la situation où nous nous serions placés en cherchant à décider une question d'ordre technique comme celle-ci, et en assignant un groupe de témoins qui affirment que la classification des travaux est entachée d'irrégularités et un autre groupe de témoins qui affirment que la classification s'est faite régulièrement. Voilà qui montre bien l'absurdité de cette prétention.

Je n'ai guère qu'une seule observation à ajouter. Cette question se présente sous un double aspect. Un de ces aspects, je regrette de le dire, n'est guère agréable, tandis que l'autre est des plus consolants. Le côté désagréable de la question, c'est ce zèle déployé par les députés de la gauche en quête de scandales et cela après avoir vu aboutir à l'avortement tous les efforts tentés pour découvrir des scandales, au cours de la session. Je me contenterai de signaler un fait, pour montrer combien ils tiennent à créer un scandale bien authentique, après avoir vu tous leurs efforts en ce sens aboutir à l'insuccès. Voyez le résultat obtenu par ce comité qui a fait enquête sur le domaine boisé au Nord-Ouest. Après avoir entendu les dépositions de différents témoins sous la forme du serment, affirmant la fausseté de toutes ces allégations et après toutes les déclarations déloyales formulées par le député de Saint-Antoine et le député de Toronto-nord (M. Foster) voilà que le député de Saint-Antoine, au lieu d'être à son poste dans cette Chambre se promène en yatch avec ses vues animées, étalant aux regards des foules les images de quelques massifs d'arbres de bonne qualité, comme échantillons de tout le bois qui se trouve sur les terres concédées aux amis du Gouvernement. Après avoir vu aboutir à l'insuccès tout les efforts tentés pour découvrir des scandales de ce genre, ces messieurs désireraient sans doute découvrir un scandale bien réel et s'ils pouvaient réussir à prouver que par suite de quelque irrégularité commise dans la construction de ce chemin de fer, le pays serait appelé à payer $28,000,000 de plus qu'il ne devrait payer, quel superbe scandale ils auraient découvert. Après cet insuccès si éclatant, je regrette qu'ils ne se soient pas rangés à l'avis exprimé par un de leurs principaux organes de la province d'Ontario, affirmant qu'il n'existe aucune irrégulaité et que l'opposition a tout à gagner en discontinuant l'enquête. Citons un court extrait du "News", de Toronto, et j'en recommande vivement la lecture au député de Simcoe-sud qui probablement n'a pas lu cet article. Cet article a paru dans le "News" du 29 juin, mais je l'emprunte au "Herald" d'Halifax. Et j'ajoute que si le député de Simcoe-sud (M. Lennox) le député d'Hamilton-est (M. Barker) avaient envisagé la question aussi loyalement que le fait le rédacteur du "News", cette question ne serait pas venue sur le tapis.

Jusqu'ici, on n'a rien prouvé de dérogatoire à l'honneur des commissaires du Transcontinental ou qui autorise une accusation quelconque d'irrégularité. Il faut toutefois, tenir compte des rapports des ingénieurs du Grand-Tronc, et la commission par l'entremise du Gouvernement doit y apporter une réplique autorisée. On dépensera pour la construction du Transcontinental national des millions de dollars puisés dans la caisse publique, et il faut que le pays soit convaincu que l'honnêteté et l'économie président à ces travaux.

On a soulevé des question qu'il importe de solutionner ; mais en attendant, il faut se

garder d'ajouter foi à des accusations que les faits manifestés ne justifient nullement.

Je livre ces réflexions aux méditations des députés de la gauche. Je le répète, il est fâcheux que le parti conservateur au Parlement ne se soit pas rangé à l'avis si bien exprimé par le rédacteur conservateur du "News", de Toronto. D'autre part, cette question se présente sous un aspect des plus consolants. Voici le côté consolant de la question : dans des travaux entraînant la dépense de tant de millions de dollars et en construction déjà depuis trois ou quatre ans, alors que les commissaires sont obligés de s'en reposer sur l'intégrité et la fidélité de centaines de fonctionnaires il est vraiment agréable de constater qu'on n'a pas trouvé la moindre preuve prêtant au soupçon de fraude, de malhonnêteté, de traitement injuste. Au contraire, on a surabondamment prouvé que toutes les stipulations de ce marché ont été scrupuleusement observées ; on a prouvé que ces commissaires, que ces ingénieurs, ont tenté de sincères efforts et ont réussi à accomplir leur œuvre avec intégrité, droiture et conformément au texte même du contrat. A mon avis, le peuple canadien estimera que le Parlement a fait un judicieux emploi de son temps en se livrant à l'enquête sur cette question, afin d'obtenir la preuve évidente que ce groupe d'hommes composé de M. Parent, de M. Reid, de M. Young et de M. McIsaac s'acquittent fidèlement de cette œuvre nécessitant la dépense de millions de dollars puisés dans la caisse publique et que l'opposition, même à l'aide de la lumière de son réflecteur, a été impuissante à découvrir une seule irrégularité. Je suis donc d'avis que la Chambre doit repousser cet amendement et adopter le rapport du comité.

M. WM ROCHE : Je désire demander à l'honorable député (M. Carvell) de nous dire quel est ce major Hodgins et qui l'a nommé ingénieur. Il y a peut-être plusieurs députés qui ont besoin d'être éclairés.

M. CARVELL : M. Hodgins, à mon avis, est un gentleman. Il a été nommé sans doute, par l'ingénieur en chef du Transcontinental, qui, paraît-il, est autorisé à faire des nominations au personnel des ingénieurs.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : Monsieur l'Orateur, en prêtant l'oreille aux paroles éloquentes du dernier orateur, annonçant au peuple canadien l'heureuse nouvelle qu'on n'a trouvé aucune preuve dérogatoire à l'honneur des commissaires du Grand-Tronc-Pacifique au cours de cette enquête Hodgins, je me suis reporté en esprit à une scène qui s'est déroulée dans cette salle, il y a quelques années, alors que cet honorable député appuyait en termes tout aussi éloquents un rapport qu'il avait lui-même rédigé, je crois, ou qui, du moins, avait été dressé par un comité dont l'honorable député était un des membres les plus distingués, alors qu'il appela l'attention de la Chambre et du pays sur l'heureuse nouvelle qu'on n'avait pas réussi à apporter une seule preuve d'irrégularité relativement à l'approvisionnement du fameux steamer "Arctic". En réalité chaque motion présentée par quelque membre du comité dans le but d'obtenir tous les renseignements voulus, fut invariablement repoussée par la majorité. J'accorde à l'honorable député et à ses collègues du comité dont le rapport est soumis à la Chambre plus de respect qu'ils ne semblent disposés à en témoigner envers quelques députés de la gauche. J'admets volontiers que le député de Pictou (M. Macdonald) possède les capacités, les lumières, le discernement, en matière de droit, qui lui permettraient de faire une œuvre très utile et très glorieuse au sein d'un comité comme celui des comptes publics ou tout autre comité de ce genre.

Au sein du comité des comptes publics ces messieurs ont été en mesure de prouver leur savoir faire ; ils ont témoigné de leur désir de constater les faits, de jeter la lumière sur les méfaits du Gouvernement et de communiquer au peuple les renseignements qui lui permettent de juger de l'emploi qu'on fait des deniers publics. Je respecte infiniment le député de Carleton (N.-B.) et le député de Pictou ; mais j'ose le dire, ni l'un ni l'autre de ces messieurs ne s'est fait remarquer par les capacités et le zèle apportés à l'accomplissement des devoirs qui leur incombent au sein du comité des comptes publics ou au cours de cette enquête. C'est là une manifestation pénible que nous avons constatée avec regret. Si le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a nommé ces messieurs membres du comité chargé de l'enquête sur les accusations Hodgins, c'est peut-être en raison de cette attitude, et de l'emploi qu'ils font de leurs talents incontestables.

L'orateur qui m'a précédé a longuement discuté cette question.

J'ai prêté une oreille fort attentive à ses observations et je ne crois pas me tromper en affirmant qu'il n'a pas consacré plus d'un quart d'heure à la discussion dont la Chambre est saisie. Il a péroré sur toutes sortes de sujets : la construction du Grand-Tronc-Pacifique, le caractère insupportable de certains malheureux ingénieurs actuellement à l'emploi de la compagnie ; ensuite une foule de détails sur la convention passée avec le Grand-Tronc-Pacifique ; bref, il a tout discuté, sauf la question dont la Chambre est saisie.

Quelle est cette question ? Il y a quelque temps on a soumis une question au comité. Evidemment on a dû soumettre quelque question à cette commission. Il

suffit de jeter un coup d'œil sur le premier volume des dépositions imprimées et qui est déposé sur le bureau de la Chambre, pour savoir quelle est la question soumise au comité. Le major Hodgins ayant formulé dans une lettre certaines accusations citées, répétées et amplifiées par certains journaux, les commissaires du Transcontinental, dont le dernier orateur a fait un si pompeux éloge, furent tellement indignés de ces accusations dérogatoires à leur honneur, qu'ils s'adressèrent au Parlement et lui demandèrent de faire enquête, de manière à ne pas rester plus longtemps sous le coup de ces imputations et de ces accusations, à leur dire, sans fondement, répandues par tout le pays. A la demande, non pas du major Hodgins, mais de la commission, le premier ministre proposa :

Que le mémoire adressé par le président des commissaires du Transcontinental au premier ministre, en date du 23 avril et déposé sur le bureau de cette Chambre le 24 du courant ainsi que les documents annexés avec la lettre adressée par le major Hodgins aux journaux soient renvoyés à un comité spécial de cinq membres, avec mandat de faire enquête sur les questions et les accusations mentionnées dans ces documents.

Ainsi, le Parlement était sasie de cette affaire, la renvoya au comité auquel il donna mandat de faire enquête sur les questions et accusations contenues dans ce document. Comme on l'a fait observer à bon droit, il importe peu que le major Hodgins ait fait acte de présence ou non, sauf pour tant que son absence ait aggravé la difficulté de prouver ces accusations. Ces accusations ont été soumises au comité et le comité s'est réuni, afin de discuter ces accusations. Au commencement de la conférence, il a semblé exister quelque divergence d'opinion sur la procédure à suivre et la majorité exprima clairement ses inquiétudes sur la restriction des accusations.

M. A. MACDONALD : L'honorable député pourra-il citer une seule de mes paroles tendant à autoriser l'affirmation qu'il vient de formuler ?

M. NORTHRUP : A la page 59. L'orateur qui m'a précédé a donné lecture de ce passage, et il est inutile de faire perdre à la Chambre un temps précieux en citant de nouveau cet extrait.

M. CARVELL : Je n'ai rien emprunté à la page 59 du rapport.

M. NORTHRUP : Page 59, n'est-ce pas ? N'est-ce pas la page dont vous avez vous-même donné lecture ?

M. CARVELL : Non, je n'ai rien emprunté à la page 50 non plus.

M. NORTHRUP : C'est ici, je l'ai lu ce passage cinq ou six fois.

M. CARVELL : Reportez-vous à la page 62 et vous trouverez ce texte...

M. NORTHRUP : Voici ce que je lis à la page 59 :

M. MACDONALD (Pictou) : C'est ainsi que je comprends la chose et le comité a le droit de faire porter son enquête sur tout ce qui est dans le décret relatif au renvoi de l'affaire.

Voilà qui est parfaitement intelligible.

M. PARENT : On nous a accusé dans les journaux...

M. le PRESIDENT : Oui, on a répandu cela dans tout le pays.

M. PARENT : Si on permet au gentleman de restreindre ses accusations, l'enquête je suppose, sera aussi limitée.

M. CARVELL : Non.

Si on permettait au major Hodgins de limiter les accusations M. Parent craignait que les dépositions des témoins ne portassent que sur les accusations ainsi restreintes, et que sa justification fût incomplète.

M. MACDONALD (Pictou) : Ne prenez pas d'inquiétude.

M. E. A. MACDONALD : Est-ce là toute la preuve que vous apportez relativement à ma participation au débat ?

M. NORTHRUP : Je n'ai pas désigné l'honorable député en premier lieu, car il m'a semblé suffisant de faire allusion à l'extrait dont le député de Carleton (N.-B.) avait donné lecture à la Chambre.

M. CARVELL : C'est le député de Simcoe-sud (M. Lennox) et non pas moi qui ai donné lecture de cet extrait.

M. NORTHRUP : Pardon. Le compte rendu en fera foi. A une page subséquente il y est fait allusion de nouveau. Il suffit de donner lecture d'une seule citation. Il est surabondamment prouvé dans ce passage que M. Parent craignait qu'on ne limitât les accusations et appréhendait que si on permettait à Hodgins de limiter ses accusations, les dépositions des témoins se borneraient aux commissaires et au député de Carleton (N.-B.), et le député de Carleton (N.-B.) s'exclama : "Non, non !" alors, le président du comité ajouta :

Le comité, si je ne me trompe, est d'avis qu'il ne faut pas les abandonner.

Il ne s'est pas élevé de dissentiment de la part d'un seul membre du comité. Ces questions ayant été soumises au comité, je prétends que le major Hodgins n'avait absolument rien à retrancher. Le major Hodgins n'a pas demandé cette enquête ; mais lorsque la Chambre, dans l'exercice de son autorité, confia à cinq ou six députés le devoir de faire enquête sur certaines allégation fort graves, venir affirmer que ce comité n'a pas la faculté de faire enquête, parce qu'un témoin déclare qu'il ne s'intéresse plus aux délibérations de comité, c'est là la proposition la plus monstrueuse qui ait jamais été énoncée dans cette Chambre.

Que s'est-il passé ? Le major Hodgins a été privé de son emploi par suite de quelque incident qui ne nous intéresse nullement. Il était sans emploi, et il fut cité à comparaître comme témoin, à Ottawa. Il avait en conséquence été obligé de s'absenter de chez lui pendant quarante-neuf jours. Il avait été interrogé, de jour en jour, devant le comité, il avait droit d'exiger la rémunération ordinairement accordée aux témoins, et force lui fut de se faire représenter de jour en jour par un conseil, engagé moyennant une très forte rémunération. La première fois qu'il parut devant le comité avec son conseil, on demanda au comité d'adresser à la Chambre un rapport tendant au paiement des honoraires du conseil de M. Hodgins.

D'une part, la commission était autorisée à employer un conseil et à bénéficier de ses lumières ; cette commission était appuyée par la **majorité du Parlement**. Elle bénéficiait des lumières du plus savant conseil qu'il fût possible d'obtenir au pays et d'autre part, voici un gentleman appelé ici comme témoin, obligé de séjourner à la capitale à grands frais, au prix de sacrifices pécuniaires quotidiens et qui, pour payer les frais de son conseil, s'est probablement grevé d'une dette qui restera pour lui un lourd fardeau pendant plusieurs années.

Voilà la situation faite au major Hodgins; voilà la loyauté dont a fait preuve ce comité au début de l'enquête.

Il n'y a pas lieu de s'étonner de l'attitude prise par le major Hodgins, après avoir assisté aux séances de ce comité pendant des semaines, après avoir constaté qu'il serait lui-même la victime, et surtout lorsque le comité souleva cette question d'arbitrage fictif, car il ne saurait y avoir d'arbitrage et j'ajoute que, sauf de la part des membres du comité lui-même, personne n'a jamais suggéré l'établissement d'un arbitrage entre les intéressés. Cette affaire d'arbitrage n'a été qu'une tentative faite dans le but de détourner l'attention publique, en affirmant qu'il y aurait une arbitrage entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement. La véritable question qui se posait, c'était de savoir si les entrepreneurs volaient l'Etat. Ce n'est que d'une manière incidente que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'était intéressée à cette enquête. Si la loi ne décrétait pas que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique doit affermer une partie du réseau et servir un intérêt de 3 p. 100 sur le coût de la construction, la compagine du Grand-Tronc-Pacifique n'aurait aucun intérêt dans la question. Le débat roulait entre les commissaires chargés de la construction du réseau et les entrepreneurs, et quant aux accusations elles sont précises et explicites. Quant à savoir si ces accusations sont prouvées, c'est là une tout autre question. Mais les accusations elles-mêmes portant que les entrepreneurs volaient l'Etat sont précises et explicites.

M. NORTHRUP.

C'est en vain que les députés de la droite font sonner bien haut ici les modifications des devis et affirment que l'ingénieur en chef a cherché à faire son devoir. Qu'ils se donnent la peine de relire les documents déposés sur le bureau de la Chambre et ils se convaincront que la difficulté qui a surgi ne tient pas précisément à l'interprétation de certaines expressions du contrat comme roche solide détachée, mais c'est que les accusations portées ne peuvent s'appuyer que sur une fraude délibérément et volontairement perpétrée. Voilà les acusations portées au début par le major Hodgins et ces accusations sont aussi formulées par l'ingénieur Wood, du Grand-Tronc-Pacifique, dans une lettre désormais célèbre que certains actes accomplis ne sauraient résulter de la fausse interprétation des devis, mais il l'affirme, ces actes ont été posés délibérément en conséquence d'instructions reçues des autorités. Non seulement le major Hodgins a porté ces accusations, mais il a fait plusieurs affirmations dérogatoires à l'honneur des commissaires. Je n'ai pas mission jusqu'ici de critiquer les commissaires. On a arrêté l'enquête et il serait difficile de dire quelles preuves auraient pu en résulter.

Sans vouloir rien dire de dérogatoire contre qui que ce soit, je puis affirmer qu'il y a eu une autre enquête, la Chambre le sait, et quelques membres de cette commission auraient été bien aises que cette commission touchant l'achat de quelques terrains autour de Winnipeg n'eût jamais eu lieu. Voyons ce que dit le major Hodgins à la page 112 :

R. Et M. Reid déclare que la nomination de Grant était un fait accompli, et que c'était leur intention bien arrêtée de la maintenir; que la nomination d'un jeune ingénieur à un poste supérieur n'est nullement dérogatoire aux ingénieurs de district; que les commissaires avaient l'intention d'établir une classification uniforme sur toute la ligne et que M. Grant avait été choisi.

D. Ils demandaient une classification uniforme?—R. Oui, ils voulaient l'uniformité de la classification.

D. Vous ont-ils dit quel devait être le modèle de cette uniformité de classification?—R. Ils me dirent plus tard, que la classification de Québec devrait servir de modèle.

Au cours de sa déposition, le major Hodgins a fait certaines affirmations, conformes ou non à la vérité des faits ; il nous a dit ce qu'il a vu à Québec, et il a répété sous la foi du serment ce qu'il affirme lui avoir été dit par un des ingénieurs, relativement au 86 p. 100 de roche compté dans une certaine tranchée qui se composait surtout de sable. Voilà un témoignage que le comité pourra utilement étudier et le fait allégué ayant été soumis au comité, celui-ci aura le devoir de faire enquête, afin de s'assurer de la véracité de ces affirmations.

M. CARVELL : L'honorable député sait-il que les évaluations mensuelles ont figuré

parmi les pièces probantes et qu'il en ressort qu'en juin dans la tranchée en question on a concédé 32 p. 100 de roche compacte au mois de mai précédent, 29 p. 100 de roche compacte.

M. NORTHRUP : Je le sais, mais cela n'intéresse pas la question. D'ailleurs, il est possible qu'il s'agisse d'une autre tranchée.

M. CARVELL : La meilleure preuve n'est-elle pas fournie par l'évaluation sur laquelle l'argent est payé ?

M. NORTHRUP : Si l'honorable député veut comprendre mon argumentation, qu'il cesse de m'interrompre. Le comité avait le devoir de recevoir toutes les dépositions possibles, mais du moment que l'honorable député (M. Carvell) obtint une preuve qui lui convenait, il s'empressa de clore l'enquête et d'annoncer que le comité refuserait d'entendre d'autres témoins, à moins que les membres du comité même ne voulussent assumer la responsabilité de l'accusation de fraude.

M. E. M. MACDONALD : Pourrais-je...

M. NORTHRUP : Pardon, vous aurez plus tard pleine liberté de pérorer et vous pourrez alors me châtier, à votre guise.

M. E. M. MACDONALD : Je ne veux nullement châtier mon collègue. Je désire poser une question.

M. NORTHRUP : Il est impossible de faire un discours suivi au milieu de toutes ces interruptions.

M. CARVELL : Que mon collègue se borne à l'exposé des faits et il n'y aura pas d'interruption.

M. NORTHRUP : Je me borne absolument aux faits, et si je commets quelque assertion inexacte, je m'empresserai de la retirer.

M. LENNOX : Tout s'est bien passé jusqu'ici.

M. NORTHRUP : Ainsi le comité a absolument refusé d'entendre de nouveaux témoins, à moins que quelque membre de ce comité n'assumât la responsabilité d'affirmer qu'il pourrait prouver l'existence d'actes entachés de fraude, et pourrait ainsi se mettre en frais d'établir sa preuve.

M. CARVELL : L'hon. député s'éloigne de la question car rien de tel ne figurait au nombre des conditions.

Des VOIX : A l'ordre !

M. CARVELL : Du calme, s'il vous plaît, messieurs. Je rappellerai mon collègue à la question dès qu'il se permettra quelque observation contraire à la vérité.

M. NORTHRUP : Mon collègue (M. Carvell) oublie ce qu'il vient de dire à la Chambre il y a à peine dix minutes.

M. CARVELL : Vous m'obligerez en redisant ces paroles.

M. NORTHRUP : Je vais faire cette lecture, mais si je pérore encore deux heures durant, comme l'a fait l'honorable député, je veux qu'il soit bien compris que la moitié du temps a été absorbé par des interruptions.

M. CARVELL : Bornez-vous à la question et il n'y aura pas d'interruptions.

M. NORTHRUP : Voici le langage tenu par M. Carvell et que j'emprunte à la page 450 des dépositions imprimées.

M. LENNOX : Ainsi, si je ne me trompe l'avis de M. Carvell est en substance ce qu'il a énoncé l'autre soir.

M. CARVELL : Oui, à peu près le même.

M. LENNOX : Que l'affaire ne peut être soumise à l'enquête que si quelque membre du comité prend la parole et déclare qu'il est prêt à prouver l'existence d'une fraude.

M. CARVELL : C'est cela.

Des VOIX : Très bien !

M. CARVELL : Continuez. Lisez tout.

M. LENNOX : A l'ordre. Gardez le silence.

M. NORTHRUP : Je vais tout lire, si vous voulez.

M. CARVELL : C'est cela, et voici l'attitude que je prends: supposons que M. Barker affirme, à bon droit, qu'on peut prouver que les ingénieurs n'apportent pas un soin scrupuleux à la classification, il devrait déclarer ici la chose, sous sa propre responsabilité et demander que la question soit soumise à l'enquête. S'il prend cette attitude, il s'ouvre une nouvelle question.

Voulez-vous que je poursuive ma lecture?

M. CARVELL : Oui.

M. NORTHRUP : Je continue :

Nous n'avons pas reçu mission de rechercher si ces ingénieurs exercent légitimement le pouvoir discrétionnaire qui leur a été confié.

Nous n'avons pas cette mission, n'est-ce pas ?

Nous n'avons pas été chargés de découvrir si les ingénieurs usent convenablement de la discrétion qui leur est laissée, mais de nous assurer s'il y a eu collusion entre eux et quelque autre ; et cela nous amène à la question soulevée par M. Barker : en supposant qu'il y ait eu collusion entre eux et le Grand-Tronc-Pacifique, il y a là matière à enquête, mais à la condition que quelqu'un prenne sur lui de porter l'accusation. Jusque-là, il ne me paraît pas que nous ayons aucun droit ni aucune juridiction à cet égard.

L'honorable membre reconnaîtra, je pense, que ma première déclaration au sujet de ce qu'il avait dit était exacte. Au sujet des

témoignages, tout ce que je dis, comme tout ce que j'ai dit, est exact ; mais, à cette période avancée de la session et par une température comme celle-ci, il ne me semble pas raisonnable de consacrer des heures à la lecture des dépositions. Cependant, permettez-moi de faire cette observation : étant donné que l'honorable membre (M. Carvell) ne se souvient plus de ce qu'il a dit, faut-il s'étonner qu'il soit incapable de nous donner d'éclaircissements sur ce sujet, ni sur aucun autre ? Je le répète, le comité a refusé de permettre l'examen d'autres témoins tant qu'un membre conservateur ne mettrait pas son siège en jeu en portant une accusation directe de fraude. Mais l'honorable membre (M. Carvell) n'a pu s'en tenir aux dispositions. Il lui a fallu battre les champs et chercher des renseignements au dehors, sous forme d'une déclaration judiciaire de la part de quelqu'un qui, en contre-interrogatoire, aurait peut-être raconté une tout autre histoire. Je n'ai entendu que la lecture rapide de cette déclaration par l'honorable membre ; mais il en est une partie que je désire signaler à la Chambre, et relativement à laquelle l'honorable député (M. Carvell) devrait s'enquérir.

Armstrong, dans cet affidavit, parle des tranchées dont il est question dans la lettre de Wood, en date du 7 octobre, relative à deux sections qu'il avait visitées. La première, dit-il, avait de 15 à 20 milles de longueur, mais il n'en était pas bien sûr, n'étant pas pourvu des appareils requis pour lui permettre de s'en assurer ; l'autre section allait du 315e au 332e mille, soit une distance de 17 milles. Quant à ce parcours de 17 milles, Armstrong, de l'avis de l'honorable membre, exonère entièrement les commissaires, car il établit qu'il n'a été payé de trop que $50,000. Voici un chemin de fer dont la longueur doit être de 1,700 à 1,800 milles ; en admettant que sa longueur soit de 1,700 milles, et que, par suite de la classification abusive, on ait obtenu $50,000 de trop sur les 17 milles—résultat dont ces honorables députés sont si agréablement surpris,—en admettant que, par suite de la malhonnêteté, ou, si vous l'aimez mieux, de la stupidité des ingénieurs, il n'ait été payé que $50,000 de trop, sur ce parcours de 17 milles, pour obtenir le chiffre de l'excédent sur le parcours total de 1,700 milles, vous devrez multiplier cette somme de $50,000 par 100, ce qui vous donnera pour toute la ligne $5,000,000.

Ainsi donc, d'après votre propre raisonnement, et sur lequel vous comptiez pour finir d'exonérer les commissaires, le déficit serait de $5,000,000, si la proportion des bénéfices reste la même pour tout le reste du parcours qu'elle l'a été pour la section dont M. Armstrong a parlé. Si c'est là la meilleure justification que les commissaires soient capables d'offrir après avoir parcouru le pays haut et bas depuis quatre semaines, il n'est pas étonnant qu'ils se soient opposés à la continuation de l'enquête devant le comité, et que des témoins aient été priés de rendre témoignage sous la forme d'une déclaration judiciaire, plutôt que sous celle d'un interrogatoire, suivi d'un contre-interrogatoire, conduit par des experts.

L'honorable membre (M. Carvell) a terminé son discours par une allusion à une prétendue convention. Je ne me propose pas de passer beaucoup de temps à discuter cette convention, qui, à mon humble avis, n'a aucun rapport à l'affaire, si ce n'est pour couper court à cette enquête, vu qu'un arbitrage était déjà en cours et qu'il serait mieux de laisser décider la question par les arbitres, plutôt que par le comité. Je réponds, en premier lieu, qu'il n'a jamais été question d'arbitrage de la part de qui que ce soit, sauf les membres de la commission, ou entre les commissaires du Gouvernement et les entrepreneurs, et c'est là que la fraude se donne carrière. Je réponds, en second lieu, que rien dans les témoignages soumis à la Chambre ne fait voir qu'il y a eu une convention. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il n'a pas été rédigé de convention ; car, alors l'honorable membre, qui a reçu communication de documents qu'il ne m'est pas donné de consulter, en produirait un d'une autre date, et peut-être sur un autre sujet, et déclarerait que c'est là la convention.

Mais je déclare que le document auquel il fait allusion n'est en aucun sens une convention ; à sa face même ce n'est pas une convention ; et, même si c'était une convention, on ne pourrait pas prétendre qu'il y est le moindrement question d'arbitrage ; sur la question d'arbitrage, tout ce qu'on y trouve c'est que, dans le cas où les ingénieurs ne pourront s'entendre à l'amiable, ils devront recourir au mode d'arbitrage prescrit dans le statut. Ainsi donc, si l'honorable membre s'était donné la peine de lire le document, il aurait constaté que ce qu'il appelle une convention n'est qu'un projet de convention à intervenir entre les commissaires du chemin de fer transcontinental et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Bien plus, ce projet de convention n'a été signé par personne ; il n'y apparaît qu'un petit nombre d'initiales dans la marge. L'honorable député est un avocat de science, de distinction, et qui a eu du succès dans sa profession. En supposant qu'il intervînt quelque arbitrage ou procédure de cette sorte, en conformité de cette prétendue convention, et en supposant que M. Hays, dont les initiales sont censées y être apposées, disparût de ce bas monde et fût remplacé par quequ'un qui désapprouvât ce qu'on avait fait de l'avis de l'honorable membre, en sa qualité professionnelle, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique serait-elle liée du fait de ce projet de convention pour rédaction future et même s'il portait les initiales de M. Hays ?

M. NORTHRUP.

M. CARVELL Le président de la commission a déclaré au comité que l'acte formel était rédigé et entre les mains de la commission.

M. NORTHRUP : Je discute le document qui est soumis à la Chambre et j'ai eu soin de dire que je ne niais pas l'existence de la convention, attendu qu'on pourrait produire un document dont l'honorable membre a pu avoir communication et qu'il ne m'a pas été donné de consulter. Mais, je le répète, nous devons nous en tenir aux pièces qui sont devant la Chambre, et si les commisaires avaient en main un acte de la nature de celui dont parle l'honorable membre ils ont, à mon avis, manqué de respect envers notre comité en ne lui en donnant pas communication, et en lui soumettant en son lieu et place un misérable projet de convention pour rédaction future et portant quelques initiales en marge. Ce projet d'acte se bornait à prescrire que deux ingénieurs pourraient se charger de la besogne, et que, tant qu'ils resteraient d'accord, tout serait à la perfection ; rien là qui ne soit très simple ; mais que, dans le cas où ils ne s'entendraient pas, on retomberait sous l'empire de la disposition législative laquelle, bien entendu, n'ajoute rien aux pouvoirs précédemment conférés.

Il se trouve deux stipulations du document mentionné par l'honorable membre dont il est inutile que je parle longuement ; elles sont tellement claires qu'aucun avocat ne saurait soulever de difficulté quant à leur sens. Il y a d'abord l'article 7. Je passe par-dessus les premières dispositions pour arriver à celle qui est effective. Elle est ainsi conçue :

Et dans le cas de divergences d'opinion quant aux charges. . .

Il ne saurait être question de cela pour le moment ; les charges ont été déterminées.

Ou, dans le cas où lesdits ingénieurs ne s'entendraient pas quant aux travaux, les différends seront réglés par lesdits ingénieurs et un sur-arbitre qui sera désigné de la manière prescrite au paragraphe 4 de cette convention.

Aucun avocat ne prétendra, je pense, qu'un différend survenu dans l'interprétation du cahier des charges devrait être réglé aux termes de cet article. Toutes les fois qu'il s'est agi de savoir s'il était payé frauduleusement des sommes excessives pour les travaux, ce n'est pas ainsi qu'on a procédé ; le différend alors devrait être réglé aux termes de l'article 47, qui est ainsi conçu :

Tout différend qui pourra survenir quant au sens ou à l'interprétation de la présente convention, ou quant à l'accomplissement d'aucune des obligations de l'une ou de l'autre des parties à la convention, ou quant aux frais d'exploitation ou au prix de construction.

Tout différend de cette nature devrait être réglé par arbitrage. Mais où est-il question de votre arbitrage? Il vous faut vous reporter à l'article 47. La loi prescrit qu'un des arbitres sera nommé par le Gouvernement. Il n'est nullement question des commissaires ; ceux-ci ne sont pas plus autorisés que ne l'est l'honorable membre, ou que je le suis moi-même à nommer un arbitre aux termes de l'article 47.

M. CARVELL : Je n'ai pas prétendu qu'ils le fussent.

M. NORTHRUP : Alors, que voulait-on dire en prétendant qu'il se faisait un arbitrage?

M. CARVELL : L'ingénieur en chef est leur arbitre.

M. NORTHRUP: L'honorable membre est entièrement dans l'erreur. Il est tout autant dans l'erreur qu'un des principaux ministres qui, à la suite d'un débat de plusieurs mois de durée sur cette même question, a laissé voir qu'il ne connaissait pas la moitié des divers articles qu'il y avait lieu de comprendre sous la rubrique " frais de construction." On observera que le seul article en vertu duquel il pourrait se faire un arbitrage, c'est l'article 47, et aux termes de cet article l'arbitre doit être nommé par le Gouvernement, et non pas par la commission. Il est donc évident que lorsqu'on a fait croire, je ne dirai pas malhonnêtement, mais lorsqu'on a fait croire au major Hodgins qu'il aurait tort de faire perdre inutilement le temps du comité, vu que toute l'affaire allait être soumise à des arbitres, on l'a trompé ; car il n'avait pas été nommé d'arbitres, il n'en pouvait être nommé et il n'y a jamais eu de semblant même d'arbitrage, si ce n'est dans l'imagination des membres même du comité.

J'allais signaler à l'attention certaines des accusations portées contre le major Hodgins, afin que nous puissions nous rendre compte si, oui ou non, il y avait lieu pour lui de retirer ces accusations. J'allais rappeler tout d'abord celle qui est formulée à la page 112. J'allais rappeler que la classification devait être uniformisée sur tout le parcours, et que celle adoptée dans la province de Québec allait être prise pour règle. Voyez la déclaration faite par le major Hodgins à la page 115, déclaration très importante faite sous serment. Au sujet de M. Armstrong, il s'y exprime en ces termes :

Il a dit que la classification était très élevée, et comme je lui demandais : Qu'allez-vous faire à ce sujet, il m'a répondu : " Je vais en avertir ceux qui m'emploient ". Je lui ai demandé alors : " Et eux que font-ils ? " Et il m'a répondu qu'il n'en savait rien, que jusque-là ils n'avaient rien fait. Je lui ai demandé : " Se fait-il beaucoup de classification de cette nature ? " Et il m'a

répondu : "C'est assez général dans tout le district". Je lui ai demandé : "Allez-vous la contester ?" Et il m'a répondu qu'il le supposait bien.

L'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique pensait bien que sa compagnie allait contester cette classification.

Je lui ai demandé à combien cela s'élèverait dans la province de Québec et il m'a répondu qu'il n'en avait pas fait une estimation très précise, mais qu'il pensait bien qu'il y aurait pour près de $2,000,000 de travaux abusivement classés que sa compagnie ne voudrait pas reconnaître.

D. Qu'est-ce que c'était qui, suivant lui, devait s'élever à $2,000,000 ?—R. L'excédent de ce que nous appelions alors la classification abusive.

Voilà une déclaration faite sous serment par le major Hodgins, d'après laquelle l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique lui aurait dit que dans Québec sa compagnie allait prétendre qu'il avait été payé au delà de $2,000,000 de plus qu'il n'aurait dû être payé. Il n'avait en vue que les fautes commises jusque-là, et c'est la même personne qui, ce mois-ci, a calculé que, par suite de classification abusive, il serait payé sur tout le parcours $5,000,000 de trop. Aux pages 141 et 144, on relève de nouvelles plaintes et la lettre de M. Mann. Je ne consacrerai pas beaucoup de temps à cette lettre, qui est en date du 6 septembre 1907. En voici un extrait :

Je constate qu'à beaucoup d'endroits dans ces divisions, la classification est trop libérale, et même parfois abusive. Dans certains cas, il m'est impossible de dire quelle classification a été adoptée, attendu qu'on ne distingue pas entre les galets et les masses rocheuses. Toutefois, dans certains cas, entre le lac Canyon et la rivière Wabigoon, par exemple, où la masse rocheuse, dans certaines coupes, n'avait pas encore été attaquée au moment de ma visite, on avait concédé une certaine quantité de masse rocheuse dont le volume n'avait évidemment pas été déterminé par le mesurage des galets extraits de la tranchée, et qu'on était en droit de classer comme masse rocheuse. D'autre part, il a été concédé des quantités de pierres détachées dans des proportions qu'il n'aurait pas été possible de concéder, si l'on s'en était tenu aux indications du cahier des charges.

Et ainsi de suite jusqu'à la fin de sa lettre. A la page 142, il indique douze à quinze cas de classification fautive. Encore là nous avons une accusation portée sous la signature de M. Mann, ingénieur régional du Grand-Tronc-Pacifique. Comment le major Hodgins a-t-il pu retirer cela ? A la page 148, il y a une déclaration sous serment du major Hodgins, où il est constaté que McArthur, l'entrepreneur de Winnipeg, lui aurait déclaré que M. Grant avait été envoyé pour le tirer d'embarras. Certes, il y a là matière à enquête pour le comité.

M. Hodgins n'a pu retirer cette accusation. A la page 154, M. Hodgins dépose que M. Dutton lui aurait déclaré que s'il obtenait la réalisation de certaines promesses que lui avait faites M. Grant, il n'en demandait pas davantage, mais que, même sans cela, il se tirerait d'affaire.

A la page 263, on lit une déclaration sous serment du major Hodgins, disant que M. Foss, un des ingénieurs, lui aurait dit qu'il fallait faire quelque chose pour venir en aide à McArthur, l'entrepreneur. A la page 301, nous voyons que Grant a suggéré à Hodgins l'opportunité d'une hausse dans la classification. A la page 307, le major Hodgins, jure que des pierres détachés ont été classées comme masse rocheuse, et comme on lui demandait sur quoi il fondait cette affirmation, il répondit : "Mes yeux me l'ont dit."

Je viens de donner à la Chambre une suite de cas indiqués par le major Hodgins dans sa déposition et auxquels ne saurait rien changer le retrait des accusations que celui-ci avait portées. Au reste, cette rétractation ne vise que l'honnêteté ou la malhonnêteté des ingénieurs.

On a beaucoup insisté sur les opinions qui ont été obtenues de certains avocats. En ce qui regarde ces avocats personnellement, je reconnais qu'il n'en est pas de plus éminents au barreau canadien, et je ne trouve absolument rien à redire à ce qu'ils ont fait. Mais si l'on envisage les choses froidement, qu'est-ce, en somme, qu'ils ont fait ? Les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique avaient adressé aux commissaires du chemin de fer des critiques relativement à la classification. Le major Hodgins avait été destitué, et vers cette date, M. M. P. Davis, un des entrepreneurs dans la région de Québec, pour des raisons à lui connues, se rendit à Montréal et consulta MM. McMaster et Lafleur. Puis il se rendit à Toronto, et consulta MM. Shepley, Ritchie et Nesbitt, et certes, il n'aurait pu mieux s'adresser. Mais après tout, qu'est-ce qu'il a obtenu ? Il a obtenu une opinion d'avocat *ex parte*, sur la déclaration de quelqu'un désireux d'obtenir une opinion favorable. Il était d'importance vitale pour M. Davis qu'il obtînt une opinion d'avocat confirmant ses vues au sujet de la classification. Il s'est donc rendu auprès de ces avocats, et ceux-ci, sans avoir entendu la partie adverse, ont formulé une opinion, à la suite des explications obtenues de M. Davis lui-même. Cette opinion peut être excellente, telle qu'elle est ; mais va-t-on prétendre qu'elle mérite autant la confiance que si ces avocats l'avaient exprimée siégeant à un tribunal, et après avoir entendu les dépositions et les plaidoiries de part et d'autre ? On aurait cru que M. Davis aurait gardé ces opinions par devers lui en vue de se protéger au besoin. Mais non, elles ont été utilisées devant la commission. L'ingénieur en chef faisait son devoir. Quand un spécialiste particulièrement habile est mis à la tête d'un grand chemin de fer national et quand le Parle-

ment décide dans un texte de loi que c'est à lui de décider ces questions, cette question de la classification lui est soumise et il la décide. Quand l'ingénieur en chef nommé par le Parlement décide dans un sens et les ingénieurs dans l'autre, la décision de celui-là doit prévaloir. C'est là une excellente règle, mais elle n'a pas son application quand l'entrepreneur se trouve être M. Davis. Celui-ci a transmis au département le texte des opinions qu'il avait obtenues, ce texte a été communiqué au ministre de la Justice, et, à son tour, celui-ci formule son opinion qui me paraît admirable. Ceux qui connaissent M. Newcombe savent que c'est un avocat distingué dont les opinions sont dignes du plus grand respect, et il n'y a rien dans cette opinion donnée par lui qui soit de nature à diminuer en quoi que ce soit ce respect. A la lecture de ce texte on n'admire pas seulement ses aptitudes légales, mais aussi son grand discernement. Il s'y trouve tant de "si" que même un avocat de Philadelphie serait en peine de savoir quel en est le sens dans une circonstance donnée. En voici la fin :

Il me semble, toutefois, que ce sont là surtout des questions du domaine de l'ingénieur, que celui-ci est surtout apte à décider, à la lumière des termes employés dans le cahier des charges.

M. E. M. MACDONALD : Très bien !

M. NORTHRUP (lisant) :

Je dois signaler à votre attention l'article 15 du marché, qui prescrit que l'ingénieur (ce terme devant être interprété conformément à la définition de l'article 2 du marché) sera le seul juge du travail et des matériaux, et que sa décision relativement à toute question litigieuse à l'égard du travail ou des matériaux sera décisive, ce qui équivaut à une stipulation expresse portant que ces questions seront soumises à la décision de l'ingénieur en chef.

Non pas des avocats de M. Davis.

Je désire ajouter qu'il m'est très difficile de donner une opinion générale sur l'interprétation de ces cahiers de charges ; une telle opinion générale pourrait parfois ne pas tenir suffisamment compte des faits et des circonstances particulières à chaque cas, lesquels une fois connus donneraient lieu de faire une exception ou modification. Je préférerais exprimer une opinion sur un cas particulier, lorsqu'il se présenterait et que toutes les circonstances et particularités me seraient connues.

Ainsi l'opinion se résume à ceci : qu'étant donnée telle et telle circonstance, nous aurons tel et tel résultat. Puis il termine en déclarant que c'est là une question pour un ingénieur et que l'opinion de qui que ce soit n'a guère de valeur s'il n'est bien sûr d'être au courant de toutes les circonstances de l'affaire. Cette opinion, en temps opportun, parvient à M. Lumsden, car nous avons une lettre de M. Lumsden. Or, voici l'ingénieur en chef de ce chemin de fer, désigné par le Parlement pour exercer son jugement en ces matières, en qui les habitants du Canada et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—laquelle est tenue de payer intérêt sur le prix de construction,—ont placé leur confiance. Il y applique son intelligence et donne son interprétation du cahier des charges ; mais ces opinions d'avocat ont été données, et voici quel a été leur effet :

Ottawa, 9 janvier 1908.

Aux commissaires du chemin de fer transcontinental, Ottawa, Ontario.

Messieurs,—J'ai reçu aujourd'hui de votre secrétaire copie d'une lettre du sous-ministre de la Justice, en date du 6 du courant, relativement à mon interprétation des articles 33, 34, 35 et 36 de notre cahier général des charges. A la suite d'un examen sérieux des observations qu'il fait au sujet des mots qui suivent " pierre de conglomérés " (les parties constitutives de cette pierre conglomérée ayant une dimension de plus d'un pied cube), j'ai conclu, en conformité de ses remarques, que ces mots entre parenthèses pourraient être omis, de même que les mots: " non couverts par les termes de l'article 34 ", dans les articles 1 et 2, sous la rubrique " pierres détachées ".

Mon interprétation de ces articles sera désormais la suivante :

Voilà donc l'ingénieur en chef du Transcontinental qui froidement écrit à la commission qu'il a interprété le cahier des charges, non pas comme de lui-même il serait porté à l'interpréter, ou comme il l'avait interprété pour la gouverne de ses ingénieurs, mais, pour me servir de son propre langage : " en conformité " des remarques du sous-ministre de la Justice. . .

M. E. M. MACDONALD : L'honorable membre aura-t-il l'obligeance de m'indiquer dans quelle circonstance, préalablement à la date du 10 décembre 1907, l'ingénieur en chef avait jamais officiellement fait l'interprétation du cahier des charges ?

M. LENNOX : Le 30 octobre, il a déclaré expressément qu'il n'accepterait pas le cahier des charges. . .

M. E. M. MACDONALD : Il s'agit là d'un cas particulier. Mais montrez-moi le texte des ordres donnés par lui à ses ingénieurs de prendre. . .

M. NORTHRUP : Je n'ai absolument rien dit au sujet d'ordres ; c'était un cas d'interprétation. Il avait surgi un conflit entre lui et ses subordonnés, et c'est en raison de cette interprétation donnée par M. Lumsden du cahier des charges, que M. Davis a parcouru le pays en vue de se procurer ces opinions ; et fort de ces opinions, y compris celle du sous-ministre de la Justice, l'ingénieur en chef déclare que, " en conformité des remarques du ministre de la Justice ", son interprétation sera dans tel et tel sens. Voilà un ingénieur en chef qui n'hésite pas à renoncer à sa propre idée quant à l'interprétation du marché, par déférence pour

l'opinion obtenue de M. Davis de telle ou telle autre manière. Et le résultat c'est que l'ingénieur en chef s'exprime à peu près dans ces termes : Il est vrai que récemment j'ai déclaré que, dans le cas de conflit entre le chef et ses subalternes, ceux-ci doivent céder ; mais M. Davis, entrepreneur intéressé, s'étant procuré une opinion contraire, le chef est obligé de céder. Il paraît avoir eu des doutes quant à l'opportunité de la ligne de conduite qu'il suivait dans la circonstance, et il en écrivit :

Ottawa, 14 janvier 1908.

Monsieur Hugh D. Lumsden,
Ingénieur en chef,

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que votre lettre du 9 du courant dans laquelle vous donnez votre interprétation des articles 33, 34, 35 et 36 du cahier général des charges pour la construction, modifiée en conformité de l'opinion exprimée par le ministre de la Justice, a été examinée par la commission le 10 du courant, et approuvée.

Votre etc.,

P. E. RYAN,
Secrétaire.

De toutes les situations risibles au monde, c'était bien la plus risible de toutes, que celle d'un ingénieur en chef d'un grand chemin de fer obligé de prendre ses instructions des avocats de l'entrepreneur et du sous-ministre de la Justice, et qui ayant informé la commission d'une certaine opinion qu'il s'est formée " par déférence pour ces messieurs ", reçoit de la commission l'assurance que sa décision est approuvée. Etait-il possible de pousser l'absurdité plus loin en matière administrative? Si la députation réfléchit que ces graves accusations ont été portées d'abord dans ces lettres, puis sous serment, et qu'ensuite un comité fortement composé avait été chargé de s'enquérir de la vérité de ces accusations, elle se rendra compte, je pense, qu'il était du devoir de ce comité de soumettre un rapport constatant qu'il avait fait une enquête aussi consciencieuse que possible à leur sujet. Quelqu'un peut-il prétendre que le comité a fait de son mieux pour s'assurer si, oui ou non, il avait été commis des irrégularités dans la classification dans les cas signalés par la presse et par le major Hodgins ? Se trouve-t-il quelqu'un pour prétendre que la commission ait été le moindrement exonérée ? Je ne prétends pas qu'il ait été prouvé quelque chose de nature à ternir la réputation des commissaires ; il serait très injuste de prétendre que l'honneur de la commission a souffert comme résultat de l'enquête. Mais il y a la déclaration sous serment du major Hodgins au sujet de certaines confidences que les entrepreneurs lui auraient faites ; il y a la déclaration de M. Grant, la déclaration de M. Dutton, la déclaration de M. Armstrong, que lui-même avait été témoin d'irrégularités ; et il a été produit des lettres établissant que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'en était plainte. N'est-ce pas comme si le comité avait abdiqué ses pouvoirs, lorsque, après avoir été chargé d'une tâche aussi importante, il revient sans avoir rien fait, simplement parce que le major Hodgins avait perdu patience et était désireux de retourner chez lui. La Chambre avait ordonné au comité de se procurer le plus de renseignements possibles, l'affaire étant des plus importantes. Libre à ces honorables députés de parler avec mépris du peu d'importance de la somme en jeu. Il a été démontré, je pense, que le montant en jeu pouvait être considérable. Mais ce qu'il ne faut pas perdre de vue surtout, c'est qu'on a fait savoir au peuple, qu'on a publié dans les journaux—peu importe que ce soit vrai ou faux—que la malhonnêteté se donne librement carrière dans la construction de cette voie ferrée. Il est connu des honorables députés de la droite, comme de ceux de la gauche, que, lorsqu'il fut d'abord question de la construction de ce chemin, pendant que le projet de loi pour la reconnaissance de la personnalité civile de la compagnie se délibérait dans cette enceinte, la population dans toute l'étendue du Dominion prétendait que le seul but du Gouvernement, en construisant ce chemin de fer, était de s'assurer les contributions de la part de riches entrepreneurs, en vue de se maintenir au pouvoir.

M. JOHNSTON : C'est ce qui se pratiquait jadis.

M. NORTHRUP : Oui, jadis, en 1903, comme vient de nous le rappeler l'honorable membre (M. Johnston). Pour l'honorable député et nombre d'autres, ce temps semble déjà très loin de nous. . .

M. JOHNSTON : Vous voulez parler des anciens jours de 1873 ?

M. NORTHRUP : Que l'honorable membre se borne à considérer l'époque actuelle; au lieu de se laisser absorber par la délicieuse contemplation des méfaits commis il y a trente-cinq ans—alors que la conscience populaire était tellement chatouilleuse qu'on n'hésitait pas à précipiter un grand parti du pouvoir, simplement parce qu'un ministre avait accepté une contribution de l'homme le plus riche du Canada, contribution infiniment petite si on la répartit sur tout le pays—au lieu, dis-je, de s'attacher à ces méfaits d'autrefois, qu'il examine l'état actuel des choses. On a affirmé qu'il se commettait des fraudes dans la construction du chemin de fer transcontinental, que la caisse publique est mise au pillage, et l'affaire ayant été renvoyée devant un comité, celui-ci refuse de s'enquérir. Qu'il fasse la comparaison entre les deux époques, et il lui faudra assurément reconnaître qu'il s'est pro-

duit un profond changement dans l'état de l'opinion publique depuis 1873.

M. JOHNSTON : Alors vous en reconnaissez toute la vérité ?

M. NORTHRUP : Je reconnais la vérité de chacune de mes paroles ; je n'ai pas pour habitude de faire des déclarations sans être en mesure d'en prouver la vérité.

En terminant, j'exprime l'espoir que l'honorable membre chargé de prendre la parole après moi évitera de mettre à contribution le ciel et la terre pour nous parler de choses qui ne nous intéressent aucunement, comme des qualités personnelles des ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique ; mais il s'attachera de nous expliquer pourquoi le comité ne s'est pas enquis de la vérité des acusations comme il en avait été chargé.

Que ces honorables députés de la droite votent pour l'amendement proposé par l'honorable représentant de Simcoe-sud (M. Lennox), et nous serons à même de nous renseigner exactement quant à ces questions. Aucun membre de la gauche ne saurait prendre sur lui, à l'égard de questions qu'il n'est pas censé connaître, d'affirmer qu'il y a eu malhonnêteté dans la classification. Il serait monstrueux pour nous de nous permettre d'affirmer que les circonstances indiquent nettement malhonnêteté ou incompétence chez l'ingénieur. Nous nous bornons à dire que des accusations ont été portées et qu'il y aurait lieu d'en faire le sujet d'une enquête. Si elles sont fausses, il est dans l'intérêt du pays que cette fausseté soit démontrée ; si, au contraire, elles sont vraies, il est de l'intérêt du pays que la lumière se fasse. Quelle que soit la nature des faits, le pays a intérêt à ce que la vérité soit mise au jour. Pour ces raisons, je me ferai un devoir de voter pour l'amendement présenté par l'honorable député de Simcoe-sud.

M. MACDONALD : Ces honorables députés de la gauche ont consacré la plus grande partie de cette journée à couvrir du mieux possible leur retraite sur cette question des accusations d'Hodgins. Ils l'ont fait avec un certain succès. Un de leurs principaux artificiers a présenté un plaidoyer spécial à l'appui d'un rapport, résultat de plusieurs jours de discussion de la part de la minorité du comité. Il est vrai que lorsque l'accusateur se présente devant le comité et fut invité à donner à ses accusations une forme précise, et que plus tard il les eût retirées sans réserve, l'honorable membre qui a fait ce matin un plaidoyer si habile en vue de prouver que le major Hodgins n'avait pas retiré ses accusations, prétendit qu'il restait encore quelque chose à examiner pour le comité. Il est vrai que cet honorable député et son collègue, le tacticien en chef, qui, à ce que je crois, doit prendre la parole après moi, étaient tellement persuadés de l'excellence de leur cause, qu'ils demandèrent le renvoi de l'affaire, en vue de s'assurer s'il leur restait quelque autre mesure à prendre. A entendre les paroles éloquentes de l'honorable député préopinant (M. Northrup) on pourrait croire que les membres conservateurs de ce comité étaient tellement persuadés de l'opportunité de poursuivre l'enquête, qu'aussitôt que le major Hodgins eut retiré ses accusations ils se seraient écriés. "Nous allons continuer l'enquête et tirer l'affaire au clair

M. LENNOX : Et c'est ce que nous avons fait.

M. MACDONALD : L'honorable membre reconnaîtra que lui et ses collègues se sont presque querellés avec l'honorable représentant de Carleton (M. Carvell) qui était désireux de poursuivre l'enquête. Tous deux ils auraient voulu différer l'enquête jusqu'au lendemain. Ils cherchent aujourd'hui à masquer leur retraite, et la conduite qu'ils ont tenue est bien celle que nous attendions de leur part. Nous avons beaucoup entendu parler de scandales, de magots et de bénéfices illicites, expressions que ces honorables députés de la gauche affectionnent particulièrement. Nous avons été dans tous le cours de la présente session les témoins de leur insuccès dans leurs attaques contre nous, si bien qu'aujourd'hui il ne reste rien dans l'esprit du peuple canadien, pas la moindre bribe de toutes ces folles histoires qu'ils ont racontées contre nous. En constatant l'échec complet de ce qui dans la pensée de leurs journaux devait être la pièce de résistance, en constatant que tout était fini, ils ont jugé que même s'il fallait dans ce but sacrifier un jour vers la fin de la session, a un dernier effort pour tromper le peuple, c'était encore ce qui leur restait de mieux à faire.

L'honorable député préopinant a demandé si, à mon avis, ce comité avait fait son devoir en renonçant à cette enquête. J'ai risqué l'opinion, lorsque la question fut soulevée, que la nomination d'un comité chargé de conduire une enquête au sujet des accusations portées par le major Hodgins après que celui-ci se fut désisté, serait à mes yeux, quelque chose comme une tentative de jouer Hamlet sans avoir personne pour remplir le rôle d'Hamlet. Cette comparaison était absolument juste. Lorsque le major Hodgins eut retiré ses accusations et cessé d'assister aux séances du comité, quand les avocats eurent cessé d'y assister de leur côté qui restait-il donc pour établir la vérité des accusations ? Où étaient les accusateurs ? Où était la personne ou la compagnie responsable insistant pour que le comité instruisît l'affaire ? Où était l'honorable représentant d'Hamilton (M. Barker) et l'honorable député de Simcoe (M Lennox) ? Nous ont-ils jamais proposé de faire comparaître un témoin ? Nous avons prêté l'oreille à de longs discours de la part de ces honorables députés désireux de jouer leur petite comédie ; mais nous ont-ils jamais demandé d'assigner un témoin, de faire comparaître qui que ce soit. Ils ne

portèrent aucune accusation. Au contraire, ils suivirent à tous égards la ligne de conduite suivie par M. Hodgins, et retirèrent toute accusation qui avait pu être portée contre aucun des commissaires, individuellement ou comme corps.

On a critiqué la classification. L'honorable député de Hastings (M. Northrup) a lu le texte de l'oppinion exprimée par le sous-ministre de la Justice, quant à la responsabilité en cette matière ; celui-ci a exprimé l'opinion que la commission n'est pas responsable de la classification, que l'ingénieur seul en est responsable. Mais l'honorable membre, qui est avocat, n'ignore pas qu'aux termes du marché et de la convention, si l'ingénieur en chef de la commission du Transcontinental est honnête homme, il n'a jamais été et il ne pourra jamais être reçu un seul dollar irrégulièrement par aucun entrepreneur ; car il ne saurait être payé un seul dollar pour aucune fin dans la construction de ce chemin, si ce n'est sur le certificat de M. Lumsden, l'ingénieur en chef. Or, si ces honorables députés veulent instituer une enquête au sujet de M. Lumsden, qu'ils le fassent. Mais qu'ils cessent de jeter de la poudre aux yeux de la population en parlant d'enquêtes sur le compte de la commission, ou sur le compte du Gouvernement, relativement à la classification, car aucun de ces corps n'a rien à faire avec la classification ; cette besogne relève entièrement de M. Hugh Lumsden, ingénieur en chef du chemin de fer transcontinental. Mais ce n'est pas ce que nous avions entrepris de faire. Le major Hodgins a porté certaines accusations dans le "Colonist" de Victoria : elles ont été répétées avec vigueur par la presse conservatrice dans tout le Dominion. La nouvelle s'en est répandue de ville en ville ; elles se sont grossies chemin faisant, de même que les autres scandales mis au jour par le parti conservateur. Lorsque ces accusations atteignirent les provinces de l'Est, la commission se trouvait compromise ; celle-ci, disait-on, avait fait preuve d'extravagance, et le pays allait être en perte de plusieurs millions. Lorsque la commission invita le premier ministre à nommer un comité de la Chambre pour s'enquérir des accusations portées par le major Hodgins dans l'Ouest, on nous mit au défi d'instituer une enquête au sujet de ces accusations contre l'honneur et la réputation des commissaires, relativement à toutes les autres questions mentionnées dans la lettre du major Hodgins.

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

Reprise de la Séance.

M. E. H. MACDONALD (Pictou) : Monsieur l'Orateur, lors de la suspension de la séance à six heures, j'étais à vous faire observer l'entière fausseté des imputations dirigées par ces honorables députés de la gauche contre les membres de la commission, en raison de ce qu'ils appellent la classification fausse ou abusive des travaux. Je déclarais que le seul homme responsable envers le peuple canadien de l'exactitude absolue de la classification concédée aux entrepreneurs pour la construction du chemin de fer transcontinental, et seul responsable des paiements qui leur sont faits, c'est l'ingénieur en chef actuel de ce chemin de fer.

Je tiens à dire à l'honorable député de Hamilton (M. Barker) qui, si je ne me trompe, doit prendre la parole après moi, que je voudrais le voir se dépouiller de l'esprit qui semble animer ces honorables députés de la gauche, soucieux de tourner autour des questions importantes de la nature de celle-ci, d'éviter le sujet de la délibération, pour se livrer à des insinuations, à des sous-entendus dont ils sont coutumiers. Je voudrais le voir s'attacher uniquement à traiter la question de la responsabilité de l'ingénieur en chef du chemin de fer transcontinental à l'égard de toute classification qui est faite et détermine un versement de deniers. Avant que l'honorable membre ait réussi à épuiser cette question, je crains fort qu'il n'ait occupé tout le temps qu'il peut raisonnablement s'attribuer par une nuit chaude comme celle-ci. Quant à l'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup), que je regrette de ne point voir à son siège, il n'est qu'une ou deux de ses observations que je me propose de relever. Ce qu'il a dit au sujet d'entraves et d'obstructions à l'enquête est assez puéril ; c'est de l'enfantillage de la part de ces honorables députés de la gauche jouissant de quelque réputation en cette Chambre, que de parler de la sorte. C'est assez la caractéristique de la témérité de la presse conservatrice dans notre pays, par le temps qui court, que de nous faire pareil reproche. C'est l'argument banal de ces journaux ; mais ces honorables députés et, notamment, le représentant d'Hastings-est savent parfaitement qu'en ce qui regarde les divers comités qui ont siégé dans le cours de la présente session, un tel reproche est absolument dénué de fondement. Si ces honorables députés parlent ainsi, c'est simplement par désir de voir leurs paroles reproduites dans les organes du parti, et de se faire de la sorte une notoriété facile. Je mets au défi l'honorable député d'Hastings-est et l'honorable député qui doit prendre la parole après moi, d'indiquer une seule question ayant fait l'objet d'une enquête devant le comité des comptes publics, ou devant le soi-disant comité Hodgins, soit dans le cours de la présente session soit dans le cours des sessions précédentes du Parlement, à l'égard desquelles la production d'un seul document ait été refusée, ou l'assignation d'un seul témoin ait été entravée par aucun député de la droite. Ils auront beau se servir des

expressions les plus fortes, ils ne réussiront pas à indiquer une seule affaire dans laquelle la production d'un seul document ait été refusée ou la comparution d'un seul témoin ait été empêchée. Parce que d'honorables députés de la droite désirent faire respecter dans une certaine mesure les traditions et le règlement de la Chambre, faut-il qu'ils passent pour des obstructionnistes? Je regrette que d'honorables députés aient cru nécessaire de s'abaisser à l'emploi de moyens aussi étranges et puérils, en vue d'attirer l'attention.

Dans cette affaire de l'enquête Hodgins, je défie l'honorable député de Hamilton de signaler un seul mot dans tout ce rapport indiquant que d'honorables députés de la droite ont refusé de produire des documents ayant trait à l'enquête, ou aient refusé de citer une seul témoin, qu'aucun honorable membre de la gauche, ou que le major Hodgins, aurait voulu faire comparaître devant le comité. Au contraire, les seuls témoignages qui aient été rejetés ont été ceux offerts par les avocats représentant la commission du Transcontinental; nous avons refusé d'agréer ces témoignages parce que nous ne les jugions pas topiques; et c'était au reste l'opinion des honorables membres de l'un et l'autre parti.

Dans le cours de mes observations j'aurai probablement à faire allusion à certaines remarques de l'honorable député d'Hastings-est; mais il est un aspect de la question que je tiens à traiter sans retard : les honorables députés de la gauche qui faisaient partie comme nous de ce comité avaient-ils quelque semblant de raison pour inviter la Chambre à agréer le rapport de la minorité ? Quelle était donc la question dont le comité avait à s'occuper ? Un comité de la Chambre ne saurait s'occuper que des questions énoncées dans l'ordre de renvoi. Ses pouvoirs sont absoluments restreints et définis par cet ordre. Il ne jouit d'aucun droit par lui-même ; il n'a que les pouvoirs que la Chambre juge à propos de lui attribuer à l'égard de la question qui lui est soumise. Quelle était donc la question qui nous avait été soumise ? Le 16 avril 1908, le major Hodgins qui avait été destitué de son emploi à la commission du chemin de fer transcontinental, dès le mois d'août précédent, publiait dans le journal le " Colonist " de Victoria (C.-A.), une lettre dans laquelle il attaquait les commissaires et ceux qui sont responsables de la gestion et de la construction de ce chemin de fer. Le " Colonist ", de Victoria, fidèle organe du parti conservateur, se mit en frais de commenter cette lettre, au moyen d'en-têtes très voyants et de ces développements pour lesquels les journalistes conservateurs ont en général un don particulier. Ces accusations furent télégraphiées par le reporter du " Colonist " à divers journaux de l'Est, entre autres au " Free Press ", du Manitoba, et au " Citizens ", d'Ottawa. Plus tard, le " Colonist ", de Victoria, publia ce qu'il prétendait être des entrevues avec le major Hodgins, au cours desquelles on relevait des critiques qui auraient été faites sur le compte de la commission et cette lettre et ces entrevues, à la demande des commissaires du Transcontinental, nous furent renvoyées par ordre de la Chambre des communes. Permettez-moi de signaler à votre attention le mémoire de M. Parent, président de la commission :

Mémoire adressé au très honorable sir Wilfrid Laurier, premier ministre.

Une lettre du major Hodgins, autrefois notre ingénieur dans le district de Kenora (Ontario) a eu beaucoup de publicité dans la presse, à savoir: dans le "Free Press", du Manitoba, et le "Morning Citizen", d'Ottawa, qui l'ont commentée.

Elle renferme des insinuations et des assertions qui nécessitent une réponse.

Il poursuit :

On peut sérier ainsi les allégations contenues dans la lettre du major Hodgins, telle que les journaux l'ont publiée :

1. Que l'Etat solde des comptes majorés pour les travaux exécutés et que les administrateurs du Grand-Tronc-Pacifique ne font pas entendre de récriminations parce que la compagnie n'est tenue de payer qu'un surcroît d'intérêt.

—Cette assertion est dénuée de fondement. La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique soulève lorsque bon lui semble des objections que nous examinons aussitôt avec tout le soin voulu.

2. Ils (les commissaires) voulaient me faire modifier mes idées relativement à la construction, fruits de plusieurs années d'expérience, et me faire adopter la classification des travaux suivie dans la province de Québec.

—Cette assertion est également dénuée de fondement. Les commissaires n'ont jamais demandé au major Hodgins d'adopter dans son district aucune classification qui n'était pas conforme au marché et au cahier des charges. Quant à la classification suivie dans la province de Québec nous l'avons examinée et nous avons constaté qu'elle répondait à ces exigences et était, conséquemment, parfaitement régulière.

3. Si M. Poulin, l'ingénieur que M. Parent a nommé pour me remplacer dans le district de l'Ouest, a toléré l'adoption de la classification suivie dans la province de Québec, cela exprime pourquoi les frais de premier établissement ont dépassé l'évaluation. Si l'écart est de $3,000,000 à $4,000,000, il est temps que le public exige des éclaircissements.

—Naturellement, ces hypothèses ne signifient absolument rien. D'abord M. Poulin n'a pas été nommé par M. Parent, le président, qui n'a pas même suggéré son nom, mais par la commission, après l'avis de l'ingénieur en chef, parce qu'elle considérait qu'il était l'homme de la situation et capable d'entreprendre la tâche de réorganiser la division laissée en très mauvais état par le major Hodgins. Il y a peut-être lieu de faire observer ici que la classification est indiquée par l'ingénieur en chef, et non par le président ou par les commissaires, comme le dit le major Hodgins.

Depuis qu'il n'est plus à notre emploi, le major Hodgins a parlé très librement, et même beaucoup plus que la dignité professionnelle et l'esprit de justice ne semblent le permettre d'ordinaire. En justice pour nous-mêmes et pour le public, aux yeux duquel on veut évidemment dénaturer les faits, nous comprenons qu'il est temps de mettre le holà et d'obliger l'accusateur à prouver, s'il le peut, ses accusations.

Vous trouverez, annexées à ce mémoire des coupures de journaux qui commentent la lettre du major Hodgins et toute la correspondance relative aux circonstances de son renvoi. ainsi qu'une lettre de notre ingénieur en chef, M. Lumsden sur le même sujet.

En terminant, les commissaires, qui ne veulent pas demeurer sous le coup des soupçons que ces racontars ont fait surgir, vous prient humblement de soumettre toute l'affaire aux investigations d'un comité de la Chambre, et de citer le major Hodgins devant ce comité pour qu'il précise ses accusations et qu'il les prouve, s'il le peut.

La question nous fut renvoyée sur un ordre de la Chambre, en date du 28 avril et conçu en ces termes :

Que le mémoire du président de la commission du chemin de fer transcontinental déposé sur le bureau de la Chambre le 24 du courant et les papiers y annexés, ainsi que la lettre du major Hodgins aux journaux y mentionnée, soient renvoyés à un comité spécial de la Chambre pour y faire l'objet d'une enquête.

Il est évident qu'il ne saurait être porté d'accusation s'il n'y a pas d'accusateur ; une accusation ne saurait tomber du ciel, ni sortir des entrailles de la terre, ni se développer spontanément sur terre. Une accusation doit avoir une forme précise et viser quelqu'un, et ne saurait se produire sans quelqu'un pour la faire valoir. L'accusateur dans la circonstance, c'était le major Hodgins, et c'est l'accusation portée par le major Hodgins qui nous avait été renvoyée par la Chambre ; c'est l'accusation que le président de la commission du chemin de fer transcontinental avait prié la Chambre de nous renvoyer. Nous avons sommé le major Hodgins de comparaître, et il est comparu en personne et par l'intermédiaire d'un avocat ; et par la voix de celui-ci, au début de l'enquête, il se reconnut l'auteur de la lettre parue dans les journaux, mais ne voulut pas être tenu responsable des déclarations faites dans la soi-disant entrevue, et, bien entendu, dans les termes les plus énergiques répudia ce qu'il appela les discours en l'air des journaux. Tout ce qu'il voulut reconnaître, ce fut sa lettre du 16 avril. L'honorable membre (M. Lennox) demanda que les honoraires de son avocat fussent payés, et le comité réserva cette question pour décision ultérieure.

L'accusation fut portée devant le comité, tout ce qui avait eu lieu précédemment fut réuni en un seul tout et nous nous sommes enquis de ce qu'il était de notre devoir de nous enquérir. La gauche perd son temps en nous parlant d'articles de journaux. Les écrits de la presse conservatrice sont si peu dignes de foi, que si nous devions nous en occuper, cela prendrait tout notre temps. L'opposition ne prétendra pas qu'il faut instituer des enquêtes sur tout ce que disent les journaux. Cette question est venue sur le tapis au cours des délibérations du comité, et voici ce qu'on peut lire à la page 455 :

M. MACDONALD : Prétendez-vous que le comité doive tenir compte de tous les propos en l'air des journaux conservateurs du pays, au sujet de la commission du Transcontinental national?

M. LENNOX : Qu'ai-je dit encore ?

M. E. M. MACDONALD : Si je citais tout ce qu'a dit mon honorable ami, ce débat ne finirait pas ce soir.

M. LENNOX : Je n'ai parlé que des "propos en l'air".

M. E. M. MACDONALD : La seule chose dont nous avions à nous occuper, c'étaient les accusations contenues dans cette lettre au major Hodgins, et quand nous nous mîmes à l'œuvre, le major Hodgins s'aperçut qu'il avait été induit en erreur. Il était dans un état d'irritation assez naturel chez ceux qui ont été congédiés, mais plus tard, il constata qu'il s'était trompé et ses idées sur la classification furent modifiées. Il s'aperçut qu'au mois de janvier l'ingénieur en chef avait donné des instructions précices sur la manière d'interpréter les classifications et déclara que bien qu'il eût sa manière de voir sur la question, il ne voulait pas aller plus loin.

Quant à ses insinuations contre l'intégrité de la commission du transcontinental-national, le major Hodgins retira de son propre chef, tout ce qu'il avait dit.

Alors, la question se réduit à savoir si, d'après le résultat de l'enquête, le rapport de la majorité n'est pas le seul qu'il convienne d'adopter. Ce rapport dit :

En conséquence, votre comité constate que non seulement le major Hodgins n'a pu prouver les accusations publiées par le "Colonist", tant dans sa lettre que dans les entrevues, mais qu'il a spécifiquement retiré ces accusations, et qu'il a entièrement exonéré les commissaires et leurs ingénieurs de toute conduite irrégulière ou de toute influence indue sur leurs subordonnés, ou de toute collusion avec les entrepreneurs; et que si des questions sont soulevées au sujet de la classification, elles devraient être décidées par le tribunal prescrit à cette fin pas le statut.

Au nom du simple bon sens et au nom de tous les précédents qu'on pourrait invoquer, dans ce Parlement ou ailleurs comment peut-on prétendre comme le voudrait l'opposition que lorsque le seul homme qu'on ait pu trouver dans tout le pays pour porter une accusation contre la commission du

Tanscontinental national retire absolument et complètement ses accusations le comité pouvait faire un autre rapport que celui de la majorité ?

L'honorable député de Simcoe (M. Lennox) ou son habile collègue, l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) ont-ils osé dire dans leur rapport qu'une seule des accusations du major Hodgins avait été prouvée ? Au contraire ; le rapport de la minorité admet que ces accusations ont été réfutées ; il reconnaît qu'il n'en reste rien et que le comité n'avait plus à s'en occuper, puisqu'il est dit dans ce rapport :

Comme en font foi les papiers et les documents produits par lesdits commissaires et imprimés dans les procès-verbaux de votre comité et annexés au présent rapport, nombre d'accusations de classification exagérée, d'allouances excessives et de paiements irréguliers faits par lesdits commissaires aux entrepreneurs.

Mes honorables amis semblent s'être creusé la cervelle pour trouver des épithètes ; ils parlent de classifications exagérées, d'allouances excessives et de paiements irriguliers. Si " allouances excessives " veulent dire quelque chose, c'est " classification exagérée ", car il n'y a jamais eu une accusation d'allouances excessives, si ce n'est au sujet de la classification exagérée, et si le Grand-Tronc-Pacifique, ni personne n'a jamais prétendu qu'il y ait jamais eu un seul dollar d'allouances excessives.

Quand l'honorable député d'Hamilton prendra la parole, j'espère qu'il nous dira quelle preuve on a d'allouances excessives. Il trouvera peut-être des disputes au sujet de la classification ; mais il ne trouvera nulle part une allusion à des allouances excessives, en dépit des épithètes sonores que lui et son ami ont insérées dans leur rapport.

Lesquelles accusations comportent le paiement de sommes exagérées et énormes.

Remarquez bien l'expression.

Exagérées et énormes. . .

Bien qu'il n'y ait pas l'ombre d'une preuve pour justifier cette prétention.

Elles comprennent non seulement celles faites par le major Hodgins, mais d'autres plaintes spécifiques et plus graves de nature et description similaires. . .

Ceci est absolument inexact et faux, car nous n'avons jamais eu sous les yeux un seul document ou une seule disposition pour justifier un pareil langage. Je défie l'honorable député d'Hamilton de produire les preuves s'il en a.

. . .et non seulement pour la période mentionnée par le major Hodgins, mais jusqu'à la date de l'ordre de renvoi à notre comité.

Qu'on lise d'un bout à l'autre le rapport de la minorité et on y trouvera pas une seule phrase indiquant qu'il subsiste quelque chose des accusations du major Hodgins. Il n'en reste absolument rien et personne n'ose en prendre la responsabilité.

Mon honorable ami (M. Carvell) expliqua la manière dont on devait procéder et dit que le comité pourrait entendre d'autres dépositions au sujet des fraudes, s'il y en avait eues. Mais la moitié ne voulut pas accepter cet arrangement et ne le veut pas encore. Elle admet que les accusations renvoyées devant le comité sont abandonnées et retirées. Mes deux honorables amis ont assez d'expérience pour savoir que lorsqu'une accusation a été renvoyée devant un comité et que celui qui l'avait portée la retire, le comité n'a plus rien à faire ; cependant, ils portent le débat devant la Chambre pour couvrir leur défaite et fournir de la copie aux journaux de leur parti.

Ces journaux avaient publié des écrits à sensation et inventé toute sorte d'énormités et on voudrait qu'ils ne fassent pas trop mauvaise figure dans cette affaire. C'est toute l'histoire de ce rapport de la minorité, car il ne demande pas de continuer l'enquête sur les accusations du major Hodgins, mais dit que toute la question devrait être renvoyée devant le comité, pour qu'une enquête soit instituée sur des questions tout à fait différentes.

Je me propose de relever un ou deux passages de ce rapport, bien qu'ils soient étrangers à la question, pour faire disparaître les derniers vestiges de toute cette histoire d'insinuations et de calomnies que nous avons entendue.

J'ai dit, il y a un instant, que nos adversaires ne prétendent pas qu'il reste quelque chose des insinuations faites contre la commission. L'honorable député d'Hamilton donnait lecture d'un certain nombre de lettres qu'il voulait faire consigner dans les minutes, et je me suis permis une remarque. A la page 470, j'ai dit :

Lisez-vous ces lettres avec l'intention de prouver qu'il y a eu quelque chose de répréhensible dans la conduite de la commission ?

Ce sont ces lettres que l'honorable député de Simcoe a lues ce matin. Voici la réponse :

M. BARKER : Cet lettres ne prouveront pas cela ?

En d'autres termes, les lettres que l'honorable député de Simcoe a lues ce matin pour incriminer la commission, ne comportent rien de tel, de l'aveu même de l'honorable député d'Hamilton.

A la page 475, il est dit :

Je ne suppose pas que mon honorable ami prétende qu'il y ait eu quelque chose de répréhensible entre les commissaires et les ingénieurs de sorte que tout se résume à une divergence d'opinion entre ces ingénieurs sur ce que doit être la classification.

M. LENNOX : Je veux être bien compris. Je n'accuserai personne de malhonnêteté, sans avoir de sérieuses raisons de le faire, mais je ne considère pas qu'il y ait dans ces lettres de quoi motiver les soupçons.

M. LENNOX : Cette dernière négation ne devrait pas être là.

Plusieurs DEPUTES : Oh ! oh !

M. LENNOX : Ne riez pas, car les rires pourraient se retourner contre vous. J'ai reçu une lettre d'un des sténographes qui me signale l'erreur. Il me dit que l'original de la négation n'y était pas, mais qu'elle se trouve dans l'imprimé. Ce passage devrait être ainsi conçu :

Je ne suppose pas que mon honorable ami prétende qu'il y ait eu quelque chose de répréhensible entre les commissaires et les ingénieurs, de sorte que tout se résume à une divergence d'opinion entre ces ingénieurs sur ce que doit être la classification.

M. LENNOX : Je veux être bien compris. Je n'accuserai personne de malhonnêteté sans avoir de sérieuses raisons de le faire, mais je considère qu'il y a dans ces lettres de quoi motiver les soupçons.

Voilà ce que j'ai dit, et ce qu'on peut lire dans le texte original. C'est ce qui a été envoyé à l'imprimerie et c'est ce qui, sans aucune intervention de ma part, paraîtra dans les autres éditions du rapport qui seront publiées.

M. MACDONALD : Je ne suis pas responsable des erreurs qu'il peut y avoir dans le rapport.

M. LENNOX : Ni moi.

M. MACDONALD : Même avec cette explication, il reste acquis que l'honorable député de Simcoe ne veut pas accuser qui que ce soit de malhonnêteté sans avoir de sérieuses raisons de le faire.

M. LENNOX : Exactement.

M. MACDONALD : Et bien qu'il paraisse décidé à aller aussi loin que possible, je suis certain que même après cette correction, il n'osera pas dire qu'il y avait quelque chose de louche au sujet de la classification.

M. LENNOX : Très louche.

M. MACDONALD : Alors l'honorable député d'Hamilton va se trouver dans l'embarras. J'ai dit :

Ces lettres (de Woods à Lumsden) sont de la nature qu'échangeraient des ingénieurs représentants des intérêts opposés, dans la construction d'un chemin de fer quelconque.

M. BARKER : Nous l'admettons.

M. MACDONALD : Je ne vois pas comment un ingénieur pourrait dire à un autre qu'il y a des classifications exagérées dans une section sans se servir d'expressions comme celles qu'on trouve dans ces lettres. Il n'y avait pas d'autre manière de dire qu'il y avait classification exagérée ou s'il ne s'accordait pas sur les classifications avec les autres ingénieurs sous ses ordres.

Je tenais beaucoup à savoir quelle attitude mes honorables amis allaient prendre; j'avais hâte de voir s'ils se substitueraient au major Hodgins qui avait retiré toutes ses accusations, absolument et sans réserve. A la page 449 j'ai demandé à l'honorable député d'Hamilton :

M. MACDONALD : Que pensez-vous des accusations de collusion de la part des commissaires, au sujet de la classification ?

M. BARKER : Cela dépendra du résultat de l'enquête, selon qu'il y aura eu ou non classification exagérée. Pour le moment il n'est pas important de savoir si telle était leur intention ou non. Pour le présent, le point est de savoir s'il y a eu classification exagérée ; qu'elle ait été faite par erreur ou autrement, c'est une autre question.

M. BARKER : C'est là le point.

M. MACDONALD : C'est le point et je comprends que l'honorable député persiste à dire, comme devant le comité, qu'il n'y a rien devant la Chambre qui mette en cause l'intégrité des commissaires.

M. BARKER : Je ne me prononce ni dans un sens ni dans l'autre ; cela ne me regarde pas.

M. MACDONALD : Alors mon honorable ami avoue qu'il est incapable de dire s'il y a eu collusion ou non.

M. BARKER : Mon rôle consiste uniquement à constater s'il y a eu classification exagérée.

M. MACDONALD : C'est un bon pas de fait, si nous avons réussi à ramener l'affaire à une question unique, celle de savoir si la classification a été bien faite par les ingénieurs.

M. LENNOX : Ce n'est pas cela.

M. MACDONALD : Qu'est-ce.

M. LENNOX : D'abord, y a-t-il eu classification exagérée ? Ce point étant établi, cherchons si cette classification exagérée est le fait de la collusion ou de moyens malhonnêtes. Ce sont les deux points, mais si le premier est prouvé, on établit le plus important.

M. MACDONALD : Parce que deux ingénieurs engagés dans ces régions septentrionales, à plusieurs centaines de milles du siège du Gouvernement et de la commission, de l'ingénieur en chef du Gouvernement et de l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, diffèrent d'opinion sur la manière de classifier une excavation, mon honorable ami suppose qu'il y a eu collusion de la part des commissaires, et par son rapport, il demande à la Chambre de suspendre ses travaux pour discuter une proposition aussi oiseuse.

Si c'est l'attitude que prend l'opposition ce soir, j'espère qu'elle renoncera à toute imputation de malhonnêteté de la part des commissaires, et s'il ne s'agit plus que d'une affaire de classification, les travaux de la session ne devraient pas être retardés par une pareille question.

Dans cette affaire de classification par les ingénieurs, il y a deux choses à considérer. Dans tout contrat, il y a un cahier des charges. Dans le cas actuel, il a été dressé par M. Lumsden, l'ingénieur en chef dans lequel l'opposition a toute confiance et contre lequel personne n'a osé dire un mot. Or, le cahier des charges est spécifié dans le contrat et il n'y a que deux choses à considérer et à déterminer. Premièrement, que signifie ce cahier des charges, quand toutes les expressions techniques sont traduites en langage courant et, deuxièmement, les conditions en sont-elles fidèlement observées.

Ce sont des questions de génie que des ingénieurs seuls peuvent décider. Or, une question qui n'implique rien autre chose que la solution d'un problème de génie civil doit-elle être renvoyée devant le comité, ou doit-elle être laissée à la décision des ingénieurs en chef du Grand-Tronc-Pacifique et de la commission, ainsi que du tiers arbitre si les deux premiers ne s'entendent pas ?

Il ne peut y avoir qu'une réponse à cette question.

L'honorable député de Simcoe (M. Lennox) a cherché à faire croire que le sous-ministre ne s'était pas prononcé sur cette question de classification. L'honorable député d'Hastings (M. Northrup) a donné lecture, cet après-midi, de la décision que mon honorable ami prétend n'avoir jamais été rendue.

M. LENNOX : C'est exactement celle que j'ai lue ce matin.

M. MACDONALD : J'ai eu du mal à la lui faire lire.

M. LENNOX : Je me rends toujours aux désirs de mon honorable ami.

M. MACDONALD : Voici ce que dit le sous-ministre de la Justice :

Il me semble cependant que ces questions...

Ce sont les questions qui préoccupaient si fort nos honorables adversaires.

...sont plutôt des questions de génie civil dont la solution dépend en grande partie, du jugement de l'ingénieur, en tenant compte des expressions employées dans le cahier des charges.

Si l'ingénieur en chef du Transcontinental national est un homme compétent, s'il est en état d'interpréter un cahier des charges et sait ce que ce cahier exige des entrepreneurs, quelle nécessité y a-t-il de discuter cette question devant la Chambre? Même les journaux oppositionnistes déclaraient, il y a quelque temps, que cette question, au lieu d'être renvoyée devant un comité parlementaire, devrait être soumise à une commission d'ingénieurs.

Il n'y a pas dans tout le pays un journal plus extrême dans ses opinions que le principal organe du parti conservateur dans ma province, et cependant, le 23 mai, au moment ou libéraux et conservateurs étaient aux prises avec cette question devant le comité, ce journal déclarait expressément que nous avions tort de nous embarrasser de cette affaire. Voici ce qu'il disait :

A ce propos, il est peut-être opportun de rappeler que le "News", de Toronto annonce qu'il est possible que les accusations de classification exagérée portées par le major Hodgins contre les commissaires du Transcontinental national soient soumises à un tribunal plus impartial que le comité de la Chambre des communes qui siège en ce moment à Ottawa.

Le journal explique la possibilité de cette démarche par le fait que la nouvelle à transpiré, que depuis un certain temps les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique se plaignent du système de classification exagérée suivi dans la province de Québec et adopté par la commission du Transcontinental national et qui a pour résultat d'augmenter le coût des travaux de terrassement. Les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique allègueraient à peu près les mêmes raisons que le major Hodgins. Le tribunal serait composé de l'ingénieur en chef du Transcontinental national, de l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique et d'un tiers arbitre choisi par les deux premiers ou, au cas de désaccord, par le juge en chef de la cour suprême du Canada.

Le public se réjouira si cette cause importante n'est pas décidée par le rapport d'un comité composé de partisans politiques mais est l'objet d'une enquête sérieuse devant un tribunal plus impartial."

Mes honorables amis sont donc engagés dans une tâche inutile. Tout le monde, dans le pays, considère les accusations du major Hodgins comme mortes et enterrées, et les journaux conservateurs prévoyant ce qui allait arriver devant le comité, demandaient à ce que l'affaire fût soumise à un tribunal d'ingénieurs. Je m'étonne que mes honorables amis ne se rendent pas mieux compte de la situation et cherchent encore à faire du bruit avec ces accusations du major Hodgins qui sont si bien mortes et enterrées que cent débats comme celui-ci ne parviendraient pas à les ressusciter.

Je veux démontrer avec quel soin les intérêts du pays ont été protégés, lors de l'adoption de la loi en 1903. On nous a beaucoup parlé de l'arrangement conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique, mais il y a un point que nos honorables amis ont passé sous silence. L'article 16 de la loi concernant la construction du Transcontinental national, dit :

La commission adjugera l'entreprise de la construction de la division de l'Est par voie d'adjudication sur soumissions après que les plans et devis en auront été dûment annoncés, et elle acceptera la plus basse soumission qu'aura présentée un entrepreneur ayant, au jugement de la commission, assez d'habileté, d'expérience et de ressources pour exé-

cuter l'entreprise ou la partie de l'entreprise pour laquelle il aura soumissionné.

Il est ainsi décrété que la commission adjugera l'entreprise par voie d'adjudication sur soumissions au plus bas soumissionnaire ce qui a été fait dans tous les cas et l'article 17 dit :

Les marchés à passer seront sauvegardés par telles garanties et contiendront telles stipulations pour la retenue d'une partie des prix d'entreprise en fonds de réserve, pour telles périodes de temps et à telles conditions qui paraîtront nécessaires pour protéger le public et pour assurer la fidèle exécution des entreprises respectives.

Pendant que nos honorables amis de la gauche se lamentent et que leurs journaux gémissent sur le sort du pays dont les millions sont en danger, il ne leur est pas venu à l'idée de rassurer le public en lui disant que la loi de 1903 a prévu des différends et a stipulé que les entrepreneurs seraient tenus de donner des garanties pour assurer la fidèle exécution de leurs entreprises, en retenant une partie de l'argent, de sorte que s'il survient des différends, ils seront réglés dans l'intérêt du pays. Voici encore une autre disposition qui sauvegarde les intérêts du peuple :

Nul argent ne sera payé à un entrepreneur tant que l'ingénieur en chef n'aura pas certifié que l'ouvrage pour lequel ou au compte duquel l'argent est réclamé a été dûment exécuté et que l'argent est dû et payable ,ni tant que ce certificat n'aura pas été approuvé par la commission.

Le public a donc comme garantie, d'abord la responsabilité absolue de l'ingénieur en chef, dont l'intégrité n'est mise en doute par personne, et de plus il faudra que la commission approuve les certificats de cet ingénieur.

J'ai dit que la loi stipule que toutes les précautions seront prises pour sauvegarder l'intérêt public. Ces précautions ont été prises dans tous les marchés. L'article 15 de tous ces marchés, y compris celui de M. Davis au sujet duquel l'honorable député d'Hastings (M. Northrup) s'est permis certaines plaisanteries, comporte que l'ingénieur en chef sera le seul juge des travaux et des matériaux, tant sous le rapport de la quantité que de la qualité et que sa décision sur les questions en litige concernant les travaux et les matériaux sera finale. Puis l'article ajoute :

Nuls travaux supplémentaires ou additionnels ou changements ne seront censés avoir été exécutés, et nul entrepreneur n'aura le droit d'exiger le paiement, à moins qu'ils n'aient été exécutés à la satisfaction de l'ingénieur, comme en fera foi son certificat par écrit, lequel certificat sera une condition indispensable au droit de l'entrepreneur de se faire payer pour ces travaux.

Pourquoi parler de classification et vouloir faire faire des enquêtes par un comité de cette Chambre sur ce que l'ingénieur en chef du Transcontinental national a fait ou n'a pas fait, surtout en l'absence de toute imputation de malhonnêteté de sa part et quand personne n'ose prendre la responsabilité d'insinuer qu'il y a eu quoi que ce soit de répréhensible ?

Si l'ingénieur en chef, par son certificat, a autorisé des paiements qu'il n'aurait pas dû autoriser, c'est une question qui nous regarde. Mais s'il surgit un différend entre les ingénieurs au sujet de la classification, cela regarde M. Lumsden, et personne n'a le droit de se substituer à lui. Il est l'arbitre suprême et les paiements ne peuvent être faits qu'avec son certificat et par ses ordres.

Permettez-moi de signaler aussi l'article 33 de ce marché, concernant les conventions de paiements ?

En considération de la fidèle exécution, par l'entrepreneur, de toutes les conventions et obligations mentionnées dans le présent contrat, les commissaires conviennent avec l'entrepreneur qu'ils le paieront intégralement et fidèlement lorsqu'il aura achevé les travaux spécifiés dans les délais stipulés, à la satisfaction et sur l'approbation de leur ingénieur en chef, et sauf aussi...

Suit la série des prix fixée dans le marché.

Il y a un autre article stipulant que les entrepreneurs n'auront droit à aucun paiement, tant que les travaux ne seront pas terminés :

34. Des paiements en espèces, égaux à environ 90 p. 100 de la valeur des travaux, constatés approximativement d'après les rapports sur l'état d'avancement des travaux et calculés d'après les prix convenus ou aux termes des dispositions du présent contrat, seront faits mensuellement à l'entrepreneur, sur le certificat par écrit de l'ingénieur certifiant que les travaux pour lesquels ou à compter desquels le certificat est accordé ont été fidèlement exécutés, à sa satisfaction, et indiquant la valeur desdits travaux, calculée comme susdit, et après l'approbation dudit certificat par la commission; et ledit certificat et ladite approbation seront une condition indispensable au droit de l'entrepreneur d'exiger le paiement desdits 90 p. 100, ou une partie quelconque. Les autres 10 p. 100 seront retenus jusqu'au parachèvement complet de tous les travaux à la satisfaction de l'ingénieur en chef qui aura, à cette date, la direction des travaux;...

A tout état des travaux, il y a donc constamment 10 p. 100 de l'argent qui reste entre les mains de l'ingénieur en chef. De plus, comme quelqu'un me le fait remarquer, il y a le dépôt de 10 p. 100 sur le prix total de l'entreprise que l'entrepreneur a été obligé de faire et qui est une autre garantie pour toute erreur que pourrait commettre un ingénieur.

L'article 39 du marché dit :

Les commissaires ne seront jamais tenus d'accepter les mesurages et les certificats sur

l'état provisoire des travaux; ces mesurages et ces certificats ne seront pas considérés comme des mesurages définitifs, ni comme un réglement final; ils sont assujétis à la révision de l'ingénieur lorsqu'il préparera son certificat final, et ils ne seront, sous nul rapport, considérés comme une acceptation des travaux, ou une libération de l'entrepreneur de sa responsabilité à l'égard de ces travaux; au parachèvement des travaux, l'entrepreneur devra les livrer en bonne condition, conformément à l'objet du présent contrat.

Ces dispositions des commisaires sauvegardent absolument les intérêts du public. Il y a encore une autre garantie que l'on trouve à l'article 7, de la convention conclue avec le Grand-Tronc-Pacifique et aussi à l'article 47. Le Grand-Tronc-Pacifique aura à payer l'intérêt sur le coût de la construction et quand des différends surgiront entre l'ingénieur de la compagnie et celui du Transcontinental national, ils pourront être décidés par un tribunal d'arbitrage composé des deux ingéineurs en chef, et en cas de desaccord, d'un tiers-arbitre désigné par le juge en chef.

Il y a enfin l'article 47, qui dit que lorsque tous les travaux seront terminés, s'il survient un différend entre la compagnie et la commission, quant aux éléments constitutifs du coût de la construction, il pourra être jugé par un tribunal entièrement indépendant.

En présence de toutes ces garanties, mes honorables amis parlent-ils sérieusement quand ils demandent à la Chambre de faire décider par un comité lequel des deux ingénieurs sur la section de cette ligne, qui ne s'entendent pas sur une question de classification, a raison ?

Puisque nos honorables amis parlent d'arbitrage et se demandent s'il peut avoir lieu légalement en vertu de cet article, c'est qu'ils admettent la possibilité de régler le différend par ce moyen. On a prétendu qu'aucune demande d'arbitrage n'a été faite. J'indiquerai à la Chambre la page 467 des délibération du comité, où se trouve la lettre de M. Woods, du 28 avril de cette année :

Messieurs,—J'accuse réception de votre lettre du 24 avril au sujet de la classification, dans les sections 3 et 4 dans laquelle vous faites connaître votre intention de vous entendre avec moi, à Ottawa ou à Montréal, pour fixer les dates d'un arbitrage sur les points en litige et la nomination d'un tiers arbitre, etc.

En réponse, je dois vous dire que le moyen que vous proposez ne peut pas être adopté...

M. BARKER : Ne peut pas être adopté.

M. MACDONALD (lisant) :

...avant que vous vous soyez conformés à ma requête du 7 octobre (souvent renouvelée depuis, comme vous vous rappelez) que vous et moi fassions personnellement l'inspection de ces travaux des sections B et F où l'on prétend que des classifications inexactes ont été faites.

Si mon honorable ami ne le sait pas encore, je lui apprendrai que la commission, avant la nomination du tiers arbitre avait conseillé à l'ingénieur en chef de la commission et à l'ingénieur en chef des entrepreneurs de s'entendre entre eux autant que possible. Et depuis un mois, ces deux ingénieurs, travaillent à règler cette affaire de classification.

Je me suis trouvé à faire le voyage de la Nouvelle-Ecosse à Ottawa, en compagnie de l'ingénieur en chef, qui s'en allait inspecter la section B. Du moment que les deux ingénieurs seront d'accord, la classification sera fixée. Si M. Davis, M. McArthur ou autre, ou si les sous-entrepreneurs—ont à une époque quelconque, comme résultat d'une fausse classification, reçu plus qu'ils ne devaient recevoir, alors, grâce à la retenue de 10 p. 100, et au dépôt de 10 p. 100 sur le prix du contrat, toute erreur pourra être rectifiée. M. Ritchie qui est un avocat très éminent et un ami des honorables députés de la gauche, dit dans sa lettre à ce sujet, page 415 :

En tenant compte de l'article 39 et des autres articles du contrat, je suis porté à croire qu'il n'est pas possible de prétendre avec raison que l'ingénieur, en cas d'erreur dans le mesurage ou la classification, ne pourrait pas rectifier cette erreur en préparant son certificat final, et je suis porté à croire aussi que ses rapports sur l'état provisoire des travaux ne l'empêcheraient pas de faire ces rectifications, à moins naturellement, qu'après l'exécution complète des travaux, il fut impossible de déterminer la nature des matières enlevées, de manière à être en état de faire une classification exacte.

Le pays a donc, premièrement, la garantie de l'ingénieur en chef. Il a de plus la garantie additionnelle de l'arbitrage qui se poursuit avec le Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Lennox) avec une habileté dont je le félicite, a vu qu'il a une mauvaise cause à défendre; il a voulu laisser entendre qu'on avait conseillé à l'ingénieur de suivre une certaine ligne de conduite. Il n'y a pas eu devant le comité l'ombre d'une preuve à ce sujet. Cela n'existe que dans l'imagination de mon honorable ami. Quand l'honorable député d'Hamilton (M. Barker), en interrompant l'honorable député de Carleton (N.-B.) a insinué que les évaluations avaient été modifiées, il savait que tel n'était pas le cas...

M. BARKER : J'ai dit l'interprétation.

M. MACDONALD : L'interprétation est une autre chose, mais ce n'est pas ce que vous avez dit. C'est une chose de modifier un contrat dûment rédigé et signé et c'est une chose bien différente de donner une autre interprétation au texte de ce document. Cet après-midi, mon honorable ami a insinué que le document lui-même avait été altéré. Cela n'a jamais eu lieu. De plus, l'ingnieur en chef n'avait jamais donné une interprétation du cahier des charges et l'interprétait au meilleur de son

jugement. Il en est nécessairement résulté un manque d'uniformité dans la classification.

A mon avis, l'ingénieur en chef du Transcontinental aurait dû longtemps avant le 9 janvier dernier, publier des instructions sur sa manière d'interpréter le cahier des charges, pour établir de l'uniformité dans la classification. Il ne l'a pas fait et je n'hésite pas à dire que si ces instructions avaient été publiées l'été dernier, il est assez probable que le major Hodgins ne se serait pas mis dans les embarras où il se trouve aujourd'hui. L'ingénieur en chef du Transcontinental aurait dû être plus explicite quand il est allé visiter la section "F" et il aurait dû dire à ses ingénieurs quelle était sa manière d'interpréter le cahier des charges. Mais ce n'est que le 9 janvier dernier qu'il a fait connaître son interprétation.

Les honorables députés de la gauche oseront-ils prétendre que les commissaires sont responsables de cette omission ? Il y a dans le dossier des pièces et des lettres qui indiquent que les commissaires avaient demandé cette interprétation depuis longtemps, et que l'ingénieur dirigeant de la division de l'Est avait écrit pour avoir un système uniforme de classification. Ainsi, lorsque l'honorable député d'Hamilton dit que les évaluations n'ont pas été modifiées, mais qu'on en a changé l'interprétation, il est encore dans l'erreur, car il ne trouvera pas dans le dossier une seule déclaration de l'ingénieur en chef contenant une interprétation du cahier des charges.

M. BARKER : Les commissaires, par l'entremise de leur secrétaire, ont écrit à l'ingénieur en chef qu'ils l'approuvaient d'avoir modifié cette première interprétation.

M. MACDONALD : L'honorable député et ses amis font en ce moment ce qu'ils font généralement quand ils cherchent à inventer une affaire scandaleuse : ils cherchent à embrouiller la question.

Supposons que M. Lumsden eût une certaine manière de voir sur la nature des matières enlevées d'une tranchée dans la province de Québec. Son opinion sur la question de savoir si cette tranchée devait être classifiée comme roche solide ou comme roche détachée, n'aurait rien à voir avec le texte du cahier des charges et l'interprétation générale.

M. BARKER : Alors pourquoi toutes ces lettres et ces opinions d'avocats ?

M. MACDONALD : On a demandé l'opinion de certains avocats parce qu'il s'agissait d'un cas concret. Ces avocats n'avaient pas à traiter la question générale de l'interprétation à donner au cahier des charges, puisque la question de classification est entièrement laissée à l'ingénieur en chef.

Sir Alexandre Lacoste qui est, je crois, un des avocats que mes honorables amis ont consulté, n'est pas homme, comme on l'a insinué, à donner une opinion pour plaire à un client. Je regrette que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) ne soit pas présent, car je lui demanderais de se donner la peine de lire cette opinion de sir Alex. Lacoste et de nous dire sur quoi repose tout le tapage que l'on a fait à propos de cette affaire, car lorsque sir Alexandre Lacoste entreprend de discuter cette question, il le fait d'une manière si claire,, qu'elle réduit à néant tous les arguments des honorables députés de la gauche.

Nous avons donc établi que même si l'interprétation du cahier des chares a été modifiée, cela ne change rien à la question, puisqu'il n'existait pas d'interprétation antérieure. Mais le 9 janvier M. Lumsden a publié un document dans lequel il explique qu'il y a six cas dans lesquels les matériaux enlevés peuvent être classés comme roche solide. Premièrement roche et bancs; deuxièmement, roche et blocaux de plus d'une verge cube ; troisièmement, roche de conglomeré ou pierres en pudding ; quatrièmement, roche de banc détachée en massif de plus d'une verge cube ; cinquièmement, roche d'argile schisteuse ; six états différents, déterminés, dans lesquels la matière est classée comme roche solide et depuis cette époque, telle l'interprétation que le terme a reçue.

L'honorable député d'Hastings a aussi cherché à défigurer le sens des mots pour faire croire qu'une pression avait été exercée sur M. Lumsden pour l'amener à prendre cette attitude. Il n'y a aucune preuve de cela. M. Newcombe, le sous-ministre de la Justice, a expliqué, quand la question lui a été soumise, que M. Lumsden avait évidemment employé les mots " pieds cubes " au lieu des mots " verges cubes ". Le résultat fut que M. Lumsden a rectifié l'interprétation qu'il avait donnée le 9 décembre et qu'il a employé les mots " verges cubes " conformément à l'avis du sous-ministre de la Justice. Mais sous tous les autres rapports, sa nouvelle interprétation ne diffère aucunement de celle du 9 novembre, et il a déclaré de plus qu'il devait donner cette interprétation après s'être entendu avec M. Schrieber qui est l'ingénieur consultant sur la division de l'Ouest.

Voilà ce qu'à fait l'ingénieur en chef et depuis le 9 janvier de cette année. Ces instructions uniformes quant à l'interprétation sont acceptées sur toute la ligne du Transcontinental. Le Grand-Tronc-Pacifique n'a jamais fait de plainte au sujet de la classification avant le 7 octobre de l'an dernier, date à laquelle M. Woods a écrit à ce sujet.

L'honorable député de Simcoe a cherché à tirer quelques arguments du fait que M. Lumsden déclare dans une lettre qu'à une certaine époque M. Doucet avait pris une attitude conforme à celle de M. Woods. Mon honorable ami manque de franchise,

ou il a oublié la lettre de M. Doucet qui se trouve à la page 399, dans laquelle il déclare expressément qu'il réaffirme l'attitude qu'il a prise dans la conversation qu'il a eue avec M. Lumsden. D'ailleurs, cette lettre de M. Woods dont la presse conservatrice a cherché à tirer un si grand parti, est parfaitement réfutée. Elle est réfutée par la lettre de M. Doucet à la page 398, et par la lettre de M. Ruestis, à la page 400 : M. Ruestis dit :

Bien que M. Woods ait déclaré formellement pendant le voyage à la Tuque, qu'il vient de faire, que son interprétation était différente de celle que j'avais donnée, M. Armstrong m'a dit que lorsqu'il a visité les travaux en compagnie de M. Woods, au commencement d'octobre, sur la station 5950-5969 qui est classifiée par M. Bourgeois comme étant 88 p. 100 de roche compacte et 12 p. 100 de roche meuble détachée, a été classée par M. Woods comme étant de 100 p. 100 de roche compacte. Ce qui n'est pas conforme à l'interprétation qu'il donne au cahier des charges, car à l'extrémité est de la tranchée, il y a des traces qui indiquent plutôt de la roche d'argile schisteuse que des bancs.

La lettre de M. Woods est aussi réfutée par la lettre de M. Bourgeois, page 402, dans laquelle l'ingénieur dirigeant déclare qu'il a employé dans ces tranchées des équipes d'hommes pour mesurer les blocaux et en vérifier les dimensions, afin de savoir comment les classifier. D'ailleurs, j'affirme que M. Woods n'entend pas dire que cette erreur dans la classification, qu'il prétend avoir exécutée en octobre, provient d'instructions supérieures.

M. LENNOX : C'était une raison de plus pour que la chose fût faite.

M. MACDONALD : M. Lumsden était là pour rectifier l'erreur. L'honorable député de Simcoe sait aussi bien que moi qu'une question absolument technique, comme celle de la classification d'une tranchée, ne peut être décidée que par des ingénieurs et non par des avocats ou des députés. De plus, on peut voir par la lettre de M. Woods, écrite le 20 février de cette année, et qu'on trouvera à la page 469, qu'il accepte absolument l'interprétation du cahier des charges donnée par M. Lumsden, le 9 janvier précédent. M. Woods dans cette lettre, dit :

Nous sommes parfaitement satisfaits de votre interprétation du cahier des charges et vos instructions qui sont très claires. J'ignore la date de ces instructions ainsi que la date à laquelle elles sont censées prendre effet, mais d'après les rapports de mes ingénieurs à Winnipeg et à Québec, il ne paraît pas y avoir eu de changement dans la classification des travaux classifiés antérieurement et qui sont supposés n'avoir pas été classifiés conformément à vos récentes instructions, la classification étant excessive tant pour la roche compacte que pour la roche meuble ".

M. Woods et M. Lumsden savent mieux que l'honorable député de Simcoe et que l'honorable député d'Hamilton, ce qu'il y a à faire et ils le feront s'ils sont des hommes honnêtes.

Je ne crois pas qu'il soit nécesaire de retenir la Chambre plus longtemps. Les arbitres sont actuellement en conférence. Si après une enquête par l'ingénieur en chef du Transcontinental, il est constaté qu'il y a eu une classification inexacte sur une partie quelconque de la ligne, il verra à ce que l'erreur soit rectifiée. Il est inutile de se lamenter sur les milliers et les milliers de dollars que perd le pays. Il n'y a pas un entrepreneur qui n'ait pas vingt pour cent, cest-à-dire 10 p. 100 de l'argent qui lui revient, et un dépôt de 10 p. 100 sur le prix de son contrat, entre les mains de la commission. Pas un seul commissaire ni M. McIsaac, ni M. Reid ni M. Young ni M. Parent, ne peut donner 5 cents à un entrepreneur sans la permission de M Lumsden, l'ingénieur en chef. Et si un seul entrepreneur a retiré 5 cents par suite d'une classification inexacte, tout ce qu'il aura retiré par suite de cette erreur, pourra lui être retenu, quand il lui faudra produire le certificat de l'ingénieur en chef.

Tout est entre les mains de ce dernier. Il est le seul responsable.

Cela fait partie de la tactique adoptée par les honorables députés de la gauche de faire croire au public que les membres de la commisison ont quelque chose à faire avec la classification. Je ne crois pas pouvoir mieux terminer ces remarques qu'en demandant à l'honorable député d'Hamilton de nous expliquer comment un membre de la commission ou un ministre pourrait donner un seul dollar à un entrepreneur ou à un sous-entrepreneur, à moins que l'ingénieur en chef n'ait déclaré qu'il y avait droit et qu'après l'avoir obtenu, il a droit de le garder.

Bien que nous ayons eu dans cette Chambre et devant les comités à nous occuper d'accusations plus ou moins absurdes et ridicules, lancées par les honorables députés de la gauche qui ont renoncé à toutes les traditions de leur parti, le fiasco qu'ils viennent de faire dans leur attaque contre l'administration du Transcontinental est le plus complet de leur carrière. La chose est si évidente que je n'en dirai pas davantage. Nos honorables amis ne cherchent en ce moment qu'à couvrir leur retraite, et pour ma part, je demande pardon à la Chambre de l'avoir retenue aussi longtemps.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton-est) : Monsieur l'Orateur, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le discours que vient de prononcer l'honorable député (M. E. A. Macdonald). Je lui reconnais le mérite d'avoir fait un plaidoyer très habile et d'avoir réussi à esquiver autant que possible les questions réellement en jeu dans les deux rapports actuellement en discussion. En prenant la parole, pour appuyer le rap-

port de la minorité, je ne me propose pas de marcher sur les traces de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) qui a discuté d'une manière si complète et si détaillée tous les faits de la question ; ce serait occuper inutilement le temps de la Chambre que de répéter ce qu'il a si bien dit.

Je me permettrai, cependant, certains commentaires sur les remarques faites par l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) Mon honorable ami a le don particulier de mettre la charrue devant les bœufs et il le fait toujours avec la plus grande sincérité apparente ; mais il suffit de le suivre un peu attentivement pour découvrir l'artifice et constater jusqu'à quel point il s'éloigne de la réalité. Par exemple, il commence par affirmer que le major Hodgins prétend que si M. Poulin, son successeur, fait ce qu'il a vu faire dans Québec, il en résultera une différence de trois à quatre millions de dollars dans le coût de la construction de la section F. Le major Hodgins ne dit rien de semblable. L'honorable député de Carleton (N.-B.) renverse les rôles et prête au major Hodgins les paroles employées par l'entrepreneur. Cet entrepreneur, dans une interview avec un journaliste, avait fait certaines déclarations au sujet de l'augmentation dans le coût de ces travaux et à ce propos, il avait fait l'éloge des changements apportés, ajoutant que l'augmentation était justifiée et donnerait un excellent résultat quant à la qualité du travail. C'est à propos de cette entrevue que le major Hodgins a fait sa déclaration, mais il n'a jamais rien dit qui ressemble à ce que l'honorable député de Carleton lui fait dire, et je suis convaincu que mon honorable ami le sait parfaitement.

Je ferai voir dans un instant ce que le major Hodgins a dit et par quelles circonstances il a été amené à parler de ces déclarations de l'entrepreneur.

L'honorable député de Carleton (N.-B.) prétend aussi que le major Hodgins a signé les évaluations du mois de septembre. Le major Hodgins avait été congédié avant que les évaluations du mois de septembre eussent été dressées et il a déclaré que ces évaluations avaient été signées par quelqu'un qui n'en connaissait rien. Il y a une chose que je reproche à l'honorable député de Carleton.

Dans le comité, un effort a été tenté par M. Murphy, avocat conseil des commissaires, après que la cause eût été entendue, pour convoquer M. Armstrong. L'honorable député qui vient de reprendre son siège s'y est opposé. Il était contraire à l'idée d'entendre M. Armstrong. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) et moi-même, nous n'avons fait aucune objection à l'idée d'entendre M. Armstrong, pourvu que la cause restât ouverte, mais nous nous sommes opposés à ce que M. Murphy convoquât un ou deux témoins si les interrogatoires étaient terminés et s'il nous était défendu de faire entendre des témoins. Nous prenions une position très juste. Il n'y a pas un député ministériel qui dira que nous n'avions pas parfaitement raison d'agir ainsi. Nous ne nous serions pas opposés à la continuation de l'enquête. Nous faisions tous nos efforts pour la continuer et pour convoquer d'autres témoins, mais cette enquête étant terminée, et nos adversaires voulant faire entendre d'autres de leurs témoins, nous leur avons dit : si vous ouvrez de nouveau l'enquête, vous devez ouvrir toute l'affaire et nous appellerons d'autres témoins. C'est ainsi que M. Armstrong ne fut pas entendu.

M. LENNOX : L'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a nié cela cet après-midi, et m'a contredit.

M. BARKER : Les faits sont comme je les ai décrits. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) s'est opposé énergiquement à ce que M. Armstrong fût entendu, parce qu'il savait que cela rouvrirait toute l'enquête et nous donnerait une occasion d'appeler des témoins si nous le désirions. Suivant moi, c'était très injuste, et j'espère que les honorables députés de la droite ne considéreront pas comme digne et juste la conduite de l'honorable député de Carleton (N.-B.) qui refuse de convoquer ce témoin parce que l'enquête était terminée et qui lit à la Chambre une déclaration faite par M. Armstrong, quand nous n'avons aucune possibilité de le contre-examiner ou de le confronter avec un autre témoin. L'honorable député de Carleton (N.-B.) s'est donné le crédit de nous avoir invités à faire toute preuve complémentaire après la fin de l'enquête. Il a répété à satiété qu'il nous avait défiés de convoquer des témoins pour prouver aucune fraude, mais l'honorable député a caché avec soin à la Chambre ce qu'il avait réellement dit : comment pourrions-nous appeler de nouveaux témoins, dit-il, pour prouver une fraude si aucun membre de la Chambre ne veut prendre sur lui-même de faire une accusation de fraude ? L'honorable député (M. Carvell) a été très prudent dans sa proposition. Il aurait voulu volontiers que nous nous lançions dans une cause de fraude pourvu que l'un de nous se levât et accusât formellement de fraude les commissaires. Il savait parfaitement bien qu'aucun membre du comité ne pouvait faire une telle accusation en connaissance de cause. Nous n'étions pas là en qualité d'accusateurs. Nous assistions à cette enquête d'après les ordres de la Chambre et il n'eut pas été convenable pour un membre du comité de proférer une accusation de fraude contre quiconque. Nous étions là pour recevoir des témoignages et la proposition de l'honorable député (M. Carvell) que nous devions déposer une accusation de fraude, était tout simplement de la vantardise, et il le savait bien. Puis l'ho-

norable député (M. Carvell), dit, pour montrer combien le major Hodgins ignorait ce qui s'était passé sur la section "B" que Hodgins déclarait qu'à la tranchée de la Tuque, on lui avait dit que certain ouvrage avait été classifié à 86 p. 100 de roche dure et l'honorable député dit que le major Hodgins avait concédé lui-même que cela aurait dû être classifié à 40 p. 100. L'honorable député (M. Carvell) ajouta ensuite qu'en réalité, cet ouvrage n'était pas classifié à 40 p. 100, mais seulement à 32 p. 100, et dans une occasion précédente, avait été classifié à 29 p. 100. Les faits, à ce propos, sont très simples et l'honorable député les connaissait aussi bien qu'aucun membre du comité. Le major Hodgins a été envoyé à la section "B" dans Québec · il ignorait tout du pays, il n'avait ni plan ni profil ; il avait été envoyé dans cette région seulement pour examiner l'ouvrage. On lui présenta un certain travail et sur sa demande, s'il avait été classifié, un des hommes qui se trouvait sur les lieux lui répondit qu'il avait été classifié à 86 p. 100 de roche dure. La mémoire du major Hodgins peut bien ne pas avoir été très fidèle sur ce point. Peu de temps après il revint à Ottawa, il n'avait aucune note avec lui, mais quiconque connaît le major Hodgins ne peut croire qu'il soit capable de tromper sciemment. Je ne veux pas soutenir que le major Hodgins n'a pas pu se tromper ; il peut lui-même avoir fait une erreur en décrivant la place exacte où se faisait le travail dont il parlait.

M. J. T. SCHELL : Cette tranchée est la seule qui existe sur la division est du Transcontinental ; elle a cent pieds d'épaisseur. Je sais ce dont je parle et je veux dire que la tranchée n'est pas encore terminée, et qu'on n'y travaillait alors que sur une faible partie.

M. BARKER : La Tuque est une désignation générale de l'endroit où le major Hodgins est allé, mais il s'est rendu dans plusieurs autres endroits du voisinage, et il ne s'est pas borné à examiner particulièrement cette tranchée. Il avait dans son esprit, avec beaucoup de certitude, un endroit qui lui avait été désigné comme ayant été classifié à 86 p. 100.

M. J. T. SCHELL : Il a spécialement mentionné une tranchée de cent pieds d'épaisseur, et celle de La Tuque est la seule qui ait cette épaisseur.

M. BARKER : Il est évident que le major Hodgins n'est pas le seul à parler de cette classification de 86 p. 100 dans le voisinage, parce que les ingénieurs du Grand-Tronc ont trouvé une classification semblable, et tout ce que le major Hodgins a dit, c'est qu'il lui était très possible d'avoir fait une erreur quant à l'emplacement exact puisqu'il en parlait plusieurs mois après son inspection. J'affirme que le député de Carleton (M. Carvell) quand il nous dit que le major Hodgins est un homme honorable, un homme d'une grande confiance, un homme sur lequel on peut compter, n'est ni juste ni équitable à l'égard de cet ingénieur en le représentant comme se trompant volontairement quant à la classification. C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet.

L'honorable député (M. Carvell) a fait ensuite allusion aux comptes d'équipe et il a énergiquement reproché au major Hodgins l'avis qu'il avait donné à ce sujet. Mais M. Lumsden, l'ingénieur en chef, a positivement déclaré qu'il n'avait pas trouvé que le major Hodgins se soit trompé en donnant cet avis au sujet des comptes d'équipe et qu'il n'avait pas été renvoyé sous ce prétexte, et je montrerai plus tard que le major Hodgins a été traité indignement et avec la plus grande injustice par la commission à ce sujet. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) prétend que le major Hodgins a retiré absolument ses accusations. C'est aller un peu trop loin en vérité, ainsi que doit l'admettre quiconque a entendu ou lu le témoignage du major Hodgins. On lui a opposé les opinions légales que nous avons entendu répéter si souvent et en réponse à l'honorable député de Pictou, il a dit qu'il ne connaissait rien de ces opinions quand il a écrit sa lettre. On lui a demandé alors s'il aurait modifié son jugement au sujet de ce qu'il a dit dans sa lettre, s'il avait connu ces opinions légales. Le major Hodgins a avoué que cela aurait eu un effet sur son esprit et aurait pu modifier son avis sur les autres divisions, mais, dans sa propre division, et dans les autres cas où il avait trouvé des erreurs, il n'a jamais retiré une parole de ce qu'il avait dit et il est resté absolument du même avis. Il avait assez de caractère pour dire que si les ingénieurs opéraient d'après des opinions légales, acceptées par l'ingénieur en chef, cela changerait certainement son avis quant à la conduite de ces ingénieurs. Mais, l'honorable député (M. Macdonald) a caché avec soin le fait que l'excessive classification, à propos de laquelle le major Hodgins avait rendu témoignage, avait été faite entièrement avant le changement apporté dans le classement des matières. L'action prise par McIntosh avait modifié les évaluations de janvier à juin et juillet 1907 ; mais ces changements ne modifiaient pas les accusations faites par le major Hodgins lui-même. L'honorable député (M. Macdonald) parla d'obstruction et de pression, mais il n'est pas question d'obstruction ici, et il serait inutile de le suivre dans cette voie d'argumentation. La question se pose simplement ainsi : la Chambre ayant référé à un comité une certaine affaire, ce comité doit-il s'en occuper ou doit-il accepter l'opinion du major Hodgins, à savoir qu'une autre commission devrait s'en occuper de préférence au comité. Il n'appartient pas plus au comité qu'au

major Hodgins de décider cette question. Mise au courant des faits, connaissant la loi qui pourvoit à la nomination d'arbitres, sachant tout ce qui est arrivé au sujet de l'entente du 10 janvier 1908, connaissant tout ce que nous savons aujourd'hui, la Chambre a nommé le comité avec mission de faire une enquête.

De quel droit le comité accepterait-il du major Hodgins, qui est un simple témoin, l'avis que quelqu'autre commission pourrait s'occuper de cette affaire d'une façon plus satisfaisante qu'un comité nommé par la Chambre. L'honorable député (M. Macdonald) a essayé de faire du verbiage excessif, et il a dit que nous portions des accusations de classification excessive, de remise exagérée et de paiements irréguliers. Il a pu se produire des classifications excessives faites par l'ingénieur de section, et cela ne pouvait pas aller plus loin, mais pourtant c'est une question qui peut parfaitement faire l'objet d'une enquête. Il n'y avait pas cependant qu'une excessive classification, il y avait aussi des paiements irréguliers.

Telles sont les accusations bien nettes qui ont été portées et l'amendement insiste pour que nous soyons autorisés à continuer l'enquête sur ces sujets.

L'honorable député a fait des commentaires sur le fait qu'en présentant au comité les différentes lettres dont on a parlé aujourd'hui, j'avais dit que ces lettres n'étaient pas des accusations ou des preuves de fraude contre les commissaires ; je le dis encore. Il n'y a rien dans ces lettres qui indique une conduite frauduleuse de la part des commissaires. On n'a jamais prétendu cela ; les lettres ne disent pas qu'il y ait eu fraude, mais elles prouvent avec toute évidence que les ingénieurs de section ont toléré la classification excessive. C'est tout ce que les lettres disent et c'est pourquoi nous les avons présentées pour le prouver. Si l'enquête avait continué, le comité ne se serait pas reposé sur ces lettres. Nous aurions envoyé chercher les ingénieurs du Grand-Tronc, nous aurions demandé M. Armstrong et M. Woods et nous aurions entendu tous les témoignages, nous aurions confronté ces témoins avec les ingénieurs du Gouvernement et nous aurions fini par trouver toute la vérité sur ces questions. Mais quand le comité en arriva là et quand ces lettres furent devant lui, donnant la preuve des erreurs les plus graves et les plus visibles, de choses énormes et plus graves encore que tout ce que le major Hodgins savait relativement à sa propre division, alors le comité clôtura ses travaux disant qu'il ne pousserait pas plus loin l'enquête, bien qu'il ait reçu l'ordre de le faire de la part de la Chambre. C'est tout ce que je dirai en réponse au discours de l'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald).

Je me propose de prendre maintenant ce

M. BARKER.

que je crois être les véritables questions qui nous ont été soumises et de les traiter d'une manière aussi brève que possible. L'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald) a demandé : quelle est la question qui nous a été soumise ? On peut répondre très facilement. Au mois d'avril 1908, certaines lettres, des interviews et des commentaires parurent dans les journaux portant des accusations contre les commissaires du Transcontinental-National et ils étaient d'un caractère tel que les commissaires considérèrent qu'il était de leur devoir de porter la question devant le Parlement, ce qu'ils firent par un mémoire adressé au premier ministre et qui se trouve à la page 15 des témoignages imprimés. Tel est le point de départ, le dépôt fait par le premier ministre du mémoire de M. Parent. Le premier ministre a présenté une motion tendant à référer ce mémoire et d'autres documents à un comité. La motion est imprimée à la page 5 de la preuve, et quelque peu modifiée dans la forme sous laquelle elle a été présentée par le premier ministre. Les mots "et comprenant la lettre du major Hodgins aux journaux, à laquelle il est fait allusion", ayant été insérés avant l'adoption de la motion. Elle porte la date du 28 avril 1908, et dit :

Qu'il soit résolu que le mémoire du président de la commission du chemin de fer transcontinental au premier ministre, en date du 23 avril et déposé sur le bureau de la Chambre le 24 avec tous les documents accompagnant ledit mémoire et comprenant la lettre du major Hodgins aux journaux à laquelle il est fait allusion, soient référés à un comité spécial de cinq membres avec instruction de faire enquête dans les questions et les accusations mentionnées et que ledit comité soit composé de :

MM. Carvell, Macdonald (Pictou), Geoffrion, Barker et Lennox, et qu'ils soient autorisés à envoyer chercher ...

Non pas envoyer chercher le major Hodgins.

....des personnes, des documents et des dossiers, à examiner les personnes sous serment ou sur déclaration et à faire rapport de temps à autre.

Telle fut la motion qui référait toute l'affaire au comité, mais quand vous examinez les documents qui ont été remis au comité, vous trouvez qu'au mémoire étaient annexés la lettre du major Hodgins, différents journaux et d'autres documents. Naturellement, le major Hodgins prenait toute la responsabilité de la lettre. Quant aux interviews, il ne les répudiait pas de la manière que cette répudiation a été décrite ici. Il a dit simplement qu'il avait accordé une entrevue à un reporter de journal, que ce dernier avait reçu de lui une note brève, peut-être de la longueur de deux à trois pouces, ainsi qu'il l'a déclaré, et ayant obtenu, à la façon des reporters, le résumé dont il avait besoin, il rédigea un

article plutôt long. C'est pourquoi le major Hodgins a dit : Je n'accepte pas la responsabilité de la composition de cet article, je prends seulement la responsabilité de ce que je lui ai dit. Ce n'était pas là retirer l'accusation, ce n'était pas là répudier rien de ce qu'il avait dit ; il répéta maintes fois qu'il s'en tenait énergiquement à ce qu'il avait dit, et spécialement à sa lettre. Dans cette lettre, le major Hodgins a fait des accusations très nettes au sujet desquelles il ne pouvait pas y avoir d'erreur. D'abord, il a dit que l'origine du désaccord entre les commissaires et lui-même provenait de l'excessive classification, c'est-à-dire de son refus de certifier qu'un travail avait été fait et était d'une valeur plus élevée et d'une classe plus coûteuse qu'il n'était en réalité. C'était là une accusation très nette établissant qu'il était en désaccord avèc les commissaires parce qu'il avait refusé de certifier un travail comme appartenant à une classe plus élevée que l'évidence même ne le permettait. Cette accusation se bornait à sa propre division. Il avait refusé disait-il, d'être plus coulant dans la classification, qu'il n'en avait la permission et il avait suggéré que les commissaires, n'étant pas des hommes d'expérience dans les chemins de fer, devaient laisser cette question au département des ingénieurs seulement. Voilà l'accusation numéro deux. Il a dit aussi qu'un des commissaires lui avait conseillé d'aller à Québec pour voir comment les choses s'y passaient dans cet endroit où les entrepreneurs ne regimbaient pas pour y prendre une leçon de choses. C'était là la déclaration ou l'accusation n° 3. Dans sa lettre, le major Hodgins faisait allusion à l'entrevue de M. McArthur, et ceci nous amène à la déclaration de l'honorable député de Carleton (N.-B.), dans laquelle je trouve à redire. McArthur était entrepreneur de 250 milles du district " F ", près de Winnipeg. Une déclaration avait paru dans le " World ", de Toronto, le 14 mars, comme venant de McArthur, à savoir que l'évaluation primitive du coût de ces 250 milles avait été de $13,000,000, mais que le coût réel serait bien près d'atteindre $16,000,000, en raison des nombreux changements qui avaient été faits. C'était là une déclaration, non du major Hodgins, comme l'a dit l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), mais c'était une déclaration faite par McArthur, entrepreneur. A cela, le major Hodgins répondit que des changements dans le tracé avaient probablement réduit la dépense d'environ $1,000,000 de dollars. Ainsi, le coût total de la dépense devait être réduit à environ $12,000,000 au lieu d'être augmenté à $16,000,000, somme qui était indiquée par McArthur. Tout ce qu'a dit le major Hodgins a été que les changements dans le tracé réduisaient réellement les $13,000,000 d'environ un million et que la réduction porterait la dépense à $12,000,000 au lieu de l'augmenter à $16,000,000. Le major Hodgins faisant des commentaires sur l'interview de McArthur, dit dans sa lettre :

Si M. Poulin, l'ingénieur nommé par M. Parent pour me remplacer dans la division ouest, a permis l'introduction d'une classification semblable à celle de la province de Québec, cela amènera une augmentation dans l'évaluation du coût de la ligne.

Il ne dit pas que M. Poulin a permis cette introduction, mais que s'il l'a permise cela produirait une augmentation.

Si cette augmentation s'élève à trois ou quatre millions de dollars (33⅓ p. 100), il est temps que le public demande quelques explications au Gouvernement.

M. Hodgins ne fait ici aucune affirmation, excepté de s'en rapporter à ce qui a été dit par M. McArthur. Ce qu'il dit est que si l'augmentation était produite par l'emploi de la classification de Québec, comme il l'appelle, il était bientôt temps que le Gouvernement fasse une enquête. Le major Hodgins dit de plus dans sa lettre :

La méthode la plus rapide pour le Gouvernement, de trouver si la classification autorisée est oui ou non extravagante sera, de la part du ministre des Chemins de fer, de demander les rapports mensuels des ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, qui sont établis dans la division de Winnipeg et dans celle de Québec, MM. Mann, Heaman et Armstrong; ces rapports sont, je crois, envoyés à l'assistant-ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique à Montréal. Ces ingénieurs sont bien connus dans l'Ouest et leurs rapports contiennent autant d'informations que j'en ai moi-même sur le sujet.

Ici, nous avons une déclaration très claire comprenant non seulement la division "F", près de Winnipeg, mais le district "B" dans la province de Québec. Le major Hodgins ne prétend pas connaître quelque chose personnellement, dans le district "B", mais il sait ce qui se passe dans le district "F". On ne doit pas oublier que le major Hodgins ne savait pas ce que MM. Heaman, Armstrong et Mann étaient en état de prouver et il ne pouvait pas avec sa déclaration s'attendre à ce que quelqu'un puisse croire qu'il était lui-même dans la possibilité d'établir quelque chose au sujet de la classification excessive dans la province de Québec. Mais les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique pouvaient établir cette preuve pendant que le major Hodgins pouvait donner son témoignage relativement au district "F". Ce fut relativement à ces accsations parmi d'autres paraissant dans les journaux annexés au mémoire que le commissaire en chef a écrit au premier ministre, que l'enquête fut ordonnée. Ces accusations comprennent non seulemnt l'extrémité de la ligne à Winnipeg, mais le district "B", non seulement les renseignements connus du major Hodgins, mais aussi les renseignements que l'on pouvait obtenir en s'adressant au Grand-Tronc-Pacifique et à ses ingénieurs.

Le président de la commission du Transcontinental emploie ces expressions à la fin de sa lettre au premier ministre :

En terminant, les commissaires prient respectueusement, ne voulant pas rester sous le coup de la calomnie que ces rapports tendent à répandre sur eux....

Ces rapports ne comprennent pas seulement la division du major Hodgins, mais la section "B" également.

....que toute la question soit référée à un comité de la Chambre et étudiée par lui, et que le major Hodgins soit autorisé à comparaître devant ledit comité pour y renouveler ses accusations, en les spécifiant de manière à les confirmer par les faits s'il le peut.

Alors la Chambre, le 28 avril, a référé tous ces documents à un comité spécial en lui donnant instruction de faire enquête sur ces questions et sur les accusations qui étaient portées. J'ai fait connaître le contenu de cette lettre, non pas avec l'intention de discuter si les accusations ont été prouvées ou non, mais pour mettre clairement devant la Chambre quel était le sujet référé au comité. Il est absolument évident que ce qui a été reconnu par les commissaires comme nuisant à leur réputation, n'était pas seulement les accusations au sujet du district "F", ni les renseignements dont le major Hodgins avait une connaissance personnelle, mais aussi les questions qui se rapportaient à la division "B" et les témoignages qui pouvaient être donnés par les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique. Les honorables députés doivent comprendre clairement, après avoir lu les témoignages, qu'il était absolument impossible au major Hodgins de connaître tous les faits contenus dans ces accusations. Il avait quelque raison de croire que ces accusations, quand il les porta, reposaient sur certains faits précis, mais il ne pouvait pas les prouver davantage sous serment, qu'il ne pouvait prouver ce qui se passait en Chine. Il n'avait rien à faire avec le division "B", mais il avait raison de croire que les choses ne se passaient pas comme elles devaient le faire dans cette division. Il savait que les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique trouvaient des erreurs dans la classification, mais il n'avait aucune connaissance personnelle de ces erreurs.

Si la Chambre désire savoir exactement ce qui s'est passé au sujet du major Hodgins, elle doit savoir ce qu'était sa position réelle et quelles étaient les relations qui existaient entre lui, son chef et les commissaires. Il avait d'abord été ingénieur divisionnaire chargé du tracé, puis de la construction d'environ 380 milles qui s'étendent immédiatement à l'est de Winnipeg et forment le district "F". Il avait sous ses ordres le personnel ordinaire d'ingénieurs et en apparence ils étaient très satisfaits de lui, jusqu'à ce que se fût produit le désaccord que je vais citer. M. McArthur était entrepreneur de 230 milles dans cette section, et en avait passé des parties à des sous-entrepreneurs. Les classifications sur lesquelles reposaient les prix du contrat étaient les excavations ordinaires, la roche molle et la roche dure, et les prix étaient : $1.70 par verge cube de roche dure ; 80 cents pour roche molle et 30 cents pour les excavations ordinaires. M. Hodgins avait à l'idée—et je crois que c'était l'entente générale—que M. McArthur avait accepté son contrat pour les excavations ordinaires à un prix trop bas, et sans aucun doute les sous-entrepreneurs l'avaient pris à un taux encore plus bas.

Quand M. McArthur se fut mis à l'œuvre, la main-d'œuvre devint rare et les salaires augmentèrent, ce qui rendit la situation plus difficile pour tout le monde en ce qui concerne l'excavation ordinaire. Il y a dans la Chambre des députés qui ont une expérience pratique de ces sortes de travaux, et quiconque connaît quelque chose à ce sujet, sait parfaitement que ces conditions engendrent des troubles et la position de l'ingénieur divisionnaire et de ses subordonnés devint excessivement difficile. Telle fut la position du major Hodgins. Les progrès dans les travaux de M. McArthur et de ses sous-entrepreneurs furent très insuffisants. Il semble que le major Hodgins ait eu à se plaindre très sérieusement de cet entrepreneur, mais il a éprouvé quelque compensation pour les difficultés dans lesquelles M. McArthur se trouvait. Il était très difficile d'obtenir de la main-d'œuvre, parce qu'on savait que les prix étaient bas et on supposait que quelques-uns des sous-entrepreneurs perdaient de l'argent.

Au mois de décembre 1906, et de nouveau quelques mois plus tard le major Hodgins avertit officiellement l'entrepreneur qu'il devait augmenter ses équipes et il avait envoyé cet avis au chef qui donna également un avis semblable. En mai ou juin 1907, l'ingénieur en chef rencontra le major Hodgins à Winnipeg.

Tous les commissaires étaient là et il est curieux de voir comment les commissaires intervinrent rapidement dans les travaux des ingénieurs. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour lire ces lettres. Les témoignages montrent que la conversation du major Hodgins et les encouragements qu'il reçut pour essayer d'apaiser les difficultés et de régler les affaires, furent de telle nature qu'il dit à un des commissaires : "Vous ne comprenez pas la question, vous feriez mieux de laisser tranquilles les ingénieurs". Je mentionne cette réponse comme indiquant qu'il se produisit de la part des commissaires une intervention qui devait certainement conduire à l'insubordination. Quiconque est au courant de ces questions, doit voir que c'était une démarche irrégulière, de la part des commissaires, d'intervenir entre les entrepreneurs et les ingénieurs. Cela aurait dû être laissé au soin de l'ingénieur en chef. Personne ne com-

prendrait que le bureau des directeurs du chemin de fer canadien du Pacifique ou du Grand-Tronc-Pacifique aille parler avec les entrepreneurs, les ingénieurs et les sous-ingénieurs et se consulter avec eux hors de la présence de l'ingénieur en chef, ou autrement que par son intermédiaire.

Puis, en juin, M. Gordon Grant fut envoyé dans la division du major Hodgins, ainsi qu'il l'a été dit, avec mission de faire un rapport. En apparence, il était envoyé comme ingénieur chargé de faire un rapport sur toute la division "F", mais il était entendu qu'il ne ferait pas autre chose qu'une inspection et un rapport au bureau principal. De fait, à la page 116, le major Hodgins interrogé, répond :

D. M. Lumsden vous a-t-il dit quelles instructions il avait données à M. Grant?—R. Je lui ai demandé si nous devions prendre nos ordres de M. Grant, et il a dit que non. M. Grant a été nommé contre sa volonté et il devait voir à ce qu'aucune instruction ne fût donnée par lui aux ingénieurs.

Il a été dit qu'il existait comme un sentiment d'hostilité de la part du major Hodgins envers M. Grant. Je ne crois pas que ce soit impossible. Le major Hodgins était chargé de la division "F". M. Gordon Grant sans qu'on en ait averti le major Hodgins, fut envoyé inspecter toute la division qui était sous les ordres du major Hodgins. Et nous voyons ici dans le témoignage, que l'ingénieur en chef a dit que M. Grant avait été nommé contre ses désirs et qu'il n'avait pas à intervenir avec l'ingénieur, mais à faire directement rapport à lui-même, le chef. Ceci est confirmé d'une façon plutôt singulière dans une lettre citée à la page 93, lettre très importante montrant comment à cette époque, les commissaires ou du moins quelques-uns d'entre eux, avaient commencé à se mêler des affaires des ingénieurs, en se tenant derrière l'ingénieur en chef. Cette lettre est de M. C. A. Young, un des commissaires :

Commission du Trancontinental,
Ottawa (Ont.), 4 juin 1907.

(Personnelle).

Monsieur A. E. Hodgins,
Ingénieur divisionnaire,
Kenora (Ont.).

Mon cher major,—J'ai reçu votre lettre du premier courant et je prends note de toute la masse des rapports que Mann....

M. Mann était ingénieur-inspecteur du Grand-Tronc-Pacifique. A cette époque il était peut-être engagé par les commissaires, mais après, il était avec le Grand-Tronc.

....a présentés au sujet de la nomination d'un inspecteur. La place d'inspecteur était une de celles que je me suis efforcé de faire créer depuis longtemps.

Vous voyez ici le commissaire écrivant à l'ingénieur divisionnaire une lettre personnelle, derrière le dos du chef, lui disant que cette place d'inspecteur du district "F" était une de celle qu'il désirait créer depuis longtemps.

Je comprends que, tant au bureau-chef que dans les bureaux divisionnaires, il y a tellement de travail à faire, quand la construction est en train, au sujet des travaux qui sont faits, qu'il est impossible pour l'ingénieur et le personnel que nous avons de consacrer tout le temps qu'ils devraient pour visiter les travaux.

On aurait pu croire que ceci était une question que l'ingénieur en chef devait examiner, et en tout cas que M. Young, au lieu de s'occuper de cette nomination depuis longtemps, aurait avisé le chef et lui aurait permis de faire son propre choix. Mais le commissaire s'en occupait et le chef dit que M. Grant a été choisi contre sa volonté.

Nous avons décidé finalement de nommer un ingénieur qui aura pour mission de rester constamment sur les lieux sans avoir de bureau. Je puis vous dire privément que dans le choix de cet ingénieur pour ce travail, il a été déclaré par quelques-uns des membres de la commission....

Non par l'ingénieur en chef.

....que nous devions avoir un homme de haute valeur et bien payé et on a offert la place à M. Barclay (que vous connaissez sans doute), mais il ne considère pas le traitement comme suffisant, et il l'a refusé. Elle n'a pas été offerte à un de nos ingénieurs divisionnaires, parce que nous ne voulons pas les déranger actuellement de leurs travaux, comme nous faisions des recherches, le nom de M. Grant—qui nous a été signalé comme un homme très compétent—nous a été indiqué; je crois que la suggestion a été faite d'abord par Doucet et M. Grant a été nommé.

Voilà ici la relation de M. Grant avec le district "B" de Québec. M. Doucet qui avait sous ses ordres le district "B" de Québec recommande M. Grant qui doit être envoyé comme inspecteur du district "F". M. Young continue :

La nomination de cet ingénieur ne peut pas être considérée comme une critique de nos ingénieurs divisionnaires. La place n'a pas été offerte à Doucet, Hoare ou à quelqu'un d'autres en dehors de Barclay. C'est certainement une promotion pour Grant....

M. Grant était moins ancien que le major Hodgins et par le fait, il était placé à sa tête.

....et cela pourrait avoir l'apparence d'un avancement par-dessus vous au bénéfice d'un inférieur, mais comme je vous l'ai dit, nous ne voulions pas déranger nos ingénieurs divisionnaires de leur place et nous avons préféré prendre un homme qui fait l'affaire et qui est déjà à notre emploi, plutôt que d'introduire un étranger.

M. J. T. SCHELL : A-t-on reçu des témoignages établissant quelle était la position de M. Grant comparée à celle du major Hodgins?

M. BARKER : Je crois que l'on a dit que c'était un ingénieur moins ancien que le major Hodgins. Cela est apparent dans la lettre elle-même.

M. J. T. SCHELL : Je ne pose pas la question au sujet de sa situation avant, mais après sa nomination.

M. BARKER : Vous verrez ce qui s'est passé dans le courant du mois de juin :

La question de savoir si c'est un homme de l'ouest ou de l'est n'a aucune importance; en réalité, Grant vient de la Colombie-Anglaise et c'est dans la province de Québec qu'il a eu sa première place. Quant aux plaintes au sujet de la classification....

Il y avait eu quelque discussion au sujet de la classification.

....nous n'en avons pas entendues et nous ne pensons pas qu'il y en ait dans le rapport. J'espère vous voir quand j'irai dans l'ouest et je discuterai plus complètement cette question avec vous. En attendant, restez à l'œuvre. Ne serait-il pas bien que vous alliez vous et l'inspecteur examiner le travail avec Mann.

Maintenant, je déclare aux hommes d'affaires qui sont dans cette Chambre que voilà une lettre très irrégulière de la part d'un commissaire qui prend sur lui d'écrire à un subordonné de l'ingénieur en chef. J'ai déjà parlé de l'entrevue des commissaires avec M. Hodgins à Winnipeg. Tous les commissaires étaient là. Je dois dire que M. Young, le commissaire qui a écrit cette lettre, est de Winnipeg et que McArthur, l'entrepreneur, demeure aussi à Winnipeg. M. Young a parlé à M. Hodgins au sujet de ses ennuis avec McArthur et lui a dit qu'il fallait faire quelque chose, que McArthur se plaignait, qu'il n'obtenait pas assez dans la classification. M. Young a parlé des prix qui, a-t-il dit, étaient plus bas à Québec et pourtant les entrepreneurs paraissaient satisfaits.

Il y avait une querelle dans la division "F" et aucun ennui dans Québec. M. Young dit alors : Pourquoi ne faites-vous pas comme à Québec ? Ici encore vous constatez une intervention qui était très irrégulière. M. Hodgins répondit: Que c'était une affaire d'ingénieur et qu'il (M. Young) ferait mieux de ne pas toucher aux questions de génie civil. M. Young dit alors que M. Hodgins ferait mieux de se rendre à Québec pour y prendre une leçon de choses. Or, à la suite de cette convention, M. Hodgins, comme on l'a déclaré aujourd'hui se rendit à Québec sur la section "B" et les commissaires, le chef et un groupe d'ingénieurs visitèrent les travaux. Je répète qu'au sujet de cette visite à la section "B", pour prendre une leçon de choses, les commissaires auraient rendu un meilleur service au pays s'ils s'étaient ocupés des affaires qui les regardent et s'ils avaient pressé l'ingénieur en chef de partir avec ses collègues afin de visiter ces travaux s'il l'avait jugé utile, en vue de leur montrer comment les choses se passaient dans Québec. Pourquoi cinq commissaires feraient-ils tout le trajet de Winnipeg à Québec pour s'occuper de pareilles choses? Que pouvaient-ils faire ? L'ingénieur en chef était sur les lieux; quels droits avaient-ils d'intervenir dans les affaires du chef ? Sans doute ils ne pouvaient pas le faire ouvertement et la seule conclusion que je puisse en tirer, c'est qu'ils allaient là afin qu'il fût fait suivant leurs désirs.

J'ai déjà parlé de l'erreur possible de La Tuque et je n'en dirai rien autre. Il est très vrai, comme on l'a déclaré ici, qu'un témoin appelé par les commissaires a dit que ce qu'il croyait être les matières signalées par M. Hodgins, dans la section "B", avaient été primitivement classifiées à 29 p. 100 et je vois qu'il est très possible qu'il y ait eu une erreur. Mais je n'ai pas le moindre doute que M. Hodgins n'a volontairement rien rapporté d'une manière inexacte. Quiconque connaît M. Hodgins sait qu'il ne ferait rien de tel.

L'ensemble de sa déposition devant le comité montre qu'il s'est toujours efforcé de rester dans les limites de l'exactitude et d'éviter les exagérations. Je répète que M. Woods, l'assistant ingénieur du Grand-Tronc a plus que confirmé dans sa lettre envoyée à la commission, tout ce que M. Hodgins avait dit au sujet de la classification excessive.

Maintenant retenez bien ceci : Hodgins a dit que l'ingénieur en chef, qui était présent sur la section "B" dans Québec pendant cette "réprimande", s'était tenu au large et n'y avait pris aucune part. Le chef était l'homme qui devait prendre une part active, et il s'est tenu à l'écart ne s'occupant de rien. Qu'est-ce que cela veut dire? Evidemment il s'opposait à cette intervention des commissaires entre lui et son personnel. M. Hodgins alla lui parler, mais le chef le congédia. Il ne reçut ni aide, ni règle de conduite, ni instruction du chef. Aussi, après avoir examiné ce qui se passait, il résolut de s'en tenir à ce que lui avaient appris son expérience et son jugement et de ne pas imiter ce qu'il avait vu à Québec. Ce fut aussitôt après ce voyage à Québec que Grant fut envoyé par les commissaires en fait, quoique officiellement désigné par le chef comme inspecteur de la section "F". Dans l'espace d'un mois, bien que M. Young eût écrit cette lettre où il déclarait que Grant n'aurait rien à faire avec les ingénieurs de la ligne, et n'aurait qu'à envoyer un rapport au chef relativement à son inspection—après un mois, je crois que c'était le 26 juin, Grant écrivit une condamnation des plus sévères de tout ce que Hodgins faisait, tout était mal, il négligeait l'ouvrage, n'était jamais prêt à temps pour les entrepreneurs et ne faisait rien de ce qu'il devait faire. Le rapport est un des plus sévères qu'un homme ait pu écrire et je demanderai à la Cham-

bre : Est-il possible de concevoir que Grant, un ingénieur moins ancien que Hodgins ait été envoyé comme il était supposé l'avoir été, simplement en qualité d'inspecteur ambulant, non pour se mêler des affaires de M. Hodgins ou de son personnel—peut-on concevoir qu'il aurait rédigé un semblable rapport, s'il n'avait pas reçu ordre de le faire ? Il ne peut y avoir aucun doute que le commissaire lui a dit d'écrire un rapport sur M. Hodgins et Grant savait ce qu'on attendait de lui.

Mais les affaires devinrent pires avec les entrepreneurs. McArthur, pour en citer un, n'était probablement pas un très bon entrepreneur, il n'avait pas d'expérience, il n'activait pas l'ouvrage comme il aurait dû le faire ; ses sous-entrepreneurs avaient des difficultés, ils se plaignaient qu'ils ne recevaient pas un degré de classification suffisant et tout allait de travers. On trouva que le major Hodgins était en faute et tout le monde était en difficulté.

Quelques-uns des sous-entrepreneurs menaçaient de lâcher la besogne. C'eût été grave à l'époque. Qu'ils aient eu, oui ou non, l'intention de l'abandoner, ils ne parlaient, et le major Hodgins ne pouvait pas manquer de voir le danger et quel désastre c'eût été pour tous ceux qui étaient intéressés, si M. McArthur ou quelques-uns de ses hommes eussent quitté l'ouvrage. Aussi, l'ingénieur en chef s'étant rendu à Kenora pour examiner la ligne, le major Hodgins eut avec lui une entrevue à laquelle il convoqua tous les ingénieurs sous ses ordres. Il signala au chef toutes les difficultés, il lui dit que les entrepreneurs étaient mécontents, qu'ils disaient qu'ils perdaient de l'argent dans les travaux d'excavation ordinaire et que quelque chose devait être fait pour rémédier à la situation. M. Hodgins rappela à l'ingénieur en chef que sur le Pacifique-Canadien et sur d'autres chemins de fer qu'il mentionna, on avait accordé le compte d'équipe dans une situation analogue et il suggéra au chef qu'on pourrait accorder le compte d'équipe à M. McArthur et à ses sous-entrepreneurs. Cela veut dire qu'on aurait tenu un compte particulier des équipes employées, un compte exact du prix des excavations ordinaires et des roches molles et qu'on aurait accordé, au lieu des chiffres du marché, le prix de ce coût plus 10 p. 100 de profit. Cela se bornait aux matières mélangées et il fit cette suggestion seulement avec l'idée d'apporter un remède à la situation et d'éviter un arrêt des travaux. M. Lumsden dit immédiatement qu'il n'avait pas l'autorité nécessaire et qu'il ne pouvait faire cela. En présence des sous-ingénieurs, le major Hodgins insista pour qu'on fît quelque chose de ce genre au plus vite, mais M. Lumsden déclina de prendre la responsabilité. Le major Hodgins lui dit alors : Vous retournez à Ottawa et dans l'espace de cinq jours vous pouvez m'arrêter ; pendant ce temps je puis faire des préparatifs ; vous pourrez m'arrêter dans cinq jours et il n'en résultera aucun inconvénient. Si les commissaires disent que c'est bien vous aurez évité un grand danger et les entrepreneurs pourraient activer les travaux. M. Lumsden partit, disant encore au major Hodgins qu'il ne voulait prendre aucune responsabilité. Mais il agit comme l'avait conseillé le major Hodgins, car il retourna immédiatement à Ottawa et présenta cette proposition aux commissaires. Les commissaires la rejetèrent. Ils écrivirent alors cette remarquable lettre que l'honorable député de Carleton (N.-B.) considère comme le document d'affaires le plus remarquable qu'il ait jamais vu, dans lequel ils condamnaient le major Hodgins pour avoir fait cette épouvantable proposition de permettre le compte d'équipe pour l'excavation ordinaire de la roche molle en vue d'éviter un désastre. Tout ce qu'avait dit le major Hodgins c'était : Soumettez la proposition aux commissaires et arrêtez-moi s'ils ne l'approuvent pas ; vous pouvez le faire par dépêche en cinq jours. Cette lettre si remarquable qui a excité l'admiration de l'honorable député de Carleton (N.-B.), a condamné le major Hodgins pour ce motif et cet ingénieur, aux yeux même de la commission, était pratiquement renvoyé pour avoir fait cette proposition.

M. LENNOX : Ou même plus.

M. BARKER : Y compris quelque chose de plus. L'igénieur n'a pas proposé de faire cela sans autorisation, mais sentant que c'était un cas d'urgence il demanda à son chef d'aller à Ottawa, lui disant : Vous pouvez m'arrêter en cinq jours et il n'en résultera aucun dommage. Pourtant il fut condamné pour avoir osé faire une telle proposition. Le commissaire, l'auteur de cette lettre qui soulève l'admiration de l'honorable député de Carleton (N.-B.) l'a écrite avec un objet en vue. Il ne l'a pas écrite pour instruire ou réprimander l'ingénieur. Il plaçait son nom dans l'histoire pour l'admiration d'une personnalité aussi importante que l'honorable député de Carleton (N.-B.).

M. J. T. SCHELL : L'honorable député veut-il me dire si, en qualité de membre du comité, il a convoqué M. Lumsden pour entendre ce qu'il avait à dire relativement à cette question.

M. BARKER : Non, M. Lumsden n'a jamais été convoqué. Nous avons été arrêtés et mis dans l'impossibilité de rien faire de semblable. Tout s'est borné à l'interrogatoire du major Hodgins comme témoin. Nous aurions entendu M. Lumsden et tous les autres ingénieurs mais tout a été arrêté par la majorité du comité. A la page 153 on trouvera une lettre du major Hodgins à son chef, en date du 4 septembre

1907, dans laquelle il donne en détail les motifs qui l'ont déterminé à faire cette proposition relative au compte d'équipe et dans cette lettre, il expose les choses pratiquement, comme je l'ai dit—avec plus de longueur, mais il donne ses motifs, explique chaque chose complètement et confirme une partie de ses dires par des mémoires de ses sous-agents. Si l'ingénieur avait pensé qu'il y eût quelque chose d'irrégulier dans la proposition de l'ingénieur divisionnaire pourquoi ne le lui a-t-il pas dit immédiatement ? Pourquoi ne lui a-t-il pas dit : Vous ne devez pas faire cela ; je le défends. Certainement, s'il avait pensé que c'était mal, c'eût été le procédé le plus courageux et celui qu'il aurait dû adopter. Mais il a montré clairement, que tout en ne voulant pas prendre la responsabilité, tout en voulant laisser la responsabilité à ce pauvre major Hodgins, il comprenait que c'était la meilleure chose à faire et il revint à Ottawa, en faisant tout le trajet depuis Kenora, pour émettre la proposition devant les commissaires. Je ne crois pas que nous puissions trouver une meilleure justification et une meilleure preuve de la bonne foi et du bon sens du major Hodgins.

Maintenant la Chambre comprendra, je pense, que le major Hodgins était dans une assez mauvaise situation environ dans le mois d'août 1907. Son sort était pratiquement réglé. L'envoi de Grant comme inspecteur, la condamnation de l'audacieuse proposition du compte d'équipe, l'envoi du major Hodgins à Québec pour voir comment on classifiait le travail là-bas, son refus de changer sa manière de voir, tout cela était une condamnation de cet homme et il ne fut pas long à s'en apercevoir.

Je veux maintenant examiner la question de l'excessive classification qui a eu lieu dans la section du major Hodgins.

Cette classification excessive se produisit pendant que le major Hodgins était sur les travaux et seulement dans le cas d'un nommé McIntosh qui était sur les lieux depuis le commencement, et cet homme avait toujours, à la connaissance de Hodgins, classifié convenablement et strictement d'accord avec l'opinion d'Hodgins lui-même. M. Grant vint visiter la section et fit son rapport le 26 juin et le 27 juillet, 1907, McIntosh écrivit à Hodgins :

> Cher monsieur,—Veuillez trouver ci-inclus les évaluations pour le mois de juillet. J'ai fait quelques changements dans la classification....

Il ne fait pas ressortir qu'il avait demandé le consentement de son chef ou de quiconque à moins que ce ne fût de Grant.

> ..en modifiant certaines sommes qui ont été attribuées à la roche molle pour la roche solide, et celles de l'excavation ordinaire en roche molle sur les sections 25 et 26.

C'est là le comencement réel de tout ce qui est arrivé dans le district "F" sous la direction de Hodgins.

Sur la section 25, les item sont exposés dans la note annexée. Ces changements m'ont paru opportuns comme ayant trait au coût de la main-d'œuvre et des maières qui devraient être rapidement classées comme excavations rocheuses.

Peut-il y avoir quelque chose de plus satisfaisant que cela pour l'honorable député, M. Carvell ?

M. CARVELL : Rien excepté la lettre du major Hodgins à l'ingénieur en chef pour endosser ce changement.

M. BARKER : Je vais montrer quelle espèce d'endossement cela fut. A la page 133, il donne les changements faits sur la section 25 et il montre qu'il y a eu 875 verges déduites de l'excavation ordinaire et 4,280 verges déduites de la roche molle et ajoutées toutes les deux aux 5,055 verges cubes de la roche dure. Le 6 août, M. Hodgins écrit à l'ingénieur en chef.

> Cher monsieur,—Je vous envoie ce jour par la Dominion Express l'évaluation des travaux en cours de McArthur pour le mois de juillet. J'inclus une copie d'une lettre de M. McIntosh faisant allusion à une erreur de cent verges cubes de roche molle sur la section 25. Cet item a été entré par erreur en juin et a été déduit de l'évaluation courante.
>
> Une déclaration est jointe à la formule 4, section 25 établissant certains montants qui ont été primitivement rapportés à la roche molle et à l'excavation ordinaire, et qui sont maintenant retournés comme roche dure.
>
> Ces changements, à ce que dit M. McIntosh, ont paru opportuns comme ayant trait au coût de la main-d'œuvre et des matières qui devraient être régulièrement classées comme excavations rocheuses.
>
> Vous remarquerez aussi sur la section 26 que 33 verges cubiques de maçonnerie ont été déduites et qu'un montant semblable a été ajouté à l'item 17 pour être payé.

Je demanderai maintenant si, après avoir tenu compte que M. Hodgins a refusé de changer la classification, que Grant a été là pendant un mois, il était déraisonnable de la part d'Hodgins de supposer que Grant fût intervenu dans cette question ? Tout homme dans la position d'Hodgins l'aurait supposé et on aurait pu faire entrer en ligne de compte cette intervention qui a fait naître chez Hodgins les sentiments qui sont aujourd'hui regardés comme un crime de sa part. M. McIntosh fit ce changement de sa propre volonté à moins que Grant ne soit intervenu et Hodgins envoya le document à l'ingénieur en chef avec la copie exacte de ce qu'a dit McIntosh. Je cite la page 135 des témoignages :

> D. Donc, je comprends que M. Lumsden est allé là vers le 12 ou le 13 août?—R. J'ai vu M. Lumsden là; c'était environ vers le temps où il était à Winnipeg.
>
> D. Vers le 6 août?—R. Et je lui ai parlé de la chose, lui disant que je lui avais fait parvenir le document.
>
> D. Quelle discussion eut lieu entre vous et lui au sujet de ces évaluations de juillet?—

R. J'ai dit que j'avais remarqué qu'il y avait plusieurs cas où les évaluations de roche dure avaient augmenté dans ce mois en dépassant la moyenne ordinaire, et que la seule façon de l'expliquer, pour moi, était que quelqu'un avait suggéré aux hommes, que les ingénieurs de la ligne marquent de la roche dure avec plus de latitude que je n'étais enclin à en accorder.

D. Lui avez-vous dit de qui vous vouliez parler?—R. Oui. Je lui dis: M. Grant vient de jeter un coup d'œil sur les travaux et l'estimation du déblai dans le roc vif s'est élevée.

Voilà qui a assez peu l'air de confirmer l'estimation outrée faite par M. McIntosh.

D. Vous a-t-il donné des ordres?—R. Il me dit de faire l'inspection des travaux au point de vue de....

D. Je préciserai la date de cette entrevue un peu plus tard.—R. " M. Lumsden ", lui dis-je " ce saut soudain ne me dit rien qui vaille, et M. McIntosh ne m'a répondu de façon bien satisfaisante ".

D. Qu'est-ce que l'ingénieur en chef vous dit de faire?—R. Lui ayant annoncé mon départ, il me dit: " Mieux vaut, en effet, que vous partiez le plus tôt possible ".

Il ressort des dépositions que de janvier à juin, M. McIntosh avait régulièrement fait chaque mois ses estimations et classifié toutes choses selon que M. Hodgins l'entendait ; mais lorsque vint le mois de juillet, il refit toutes les estimations remontant jusqu'à janvier et ajouta au compte des cinq ou six mois ces 5,055 verges de roc vif qui, suivant l'estimation première, étaient du déblai ordinaire ou des caillous.

M. SCHELL : L'honorable député est-il en mesure d'affirmer ou sait-il que M. Hodgins avait l'habitude d'aller vérifier les travaux de ses divers ingénieurs de section ?

M. BARKER : Je crois qu'il ne le faisait pas aussi fréquemment que la prudence l'eût voulu. Il avait pleine confiance en ces hommes, en M. McIntosh notamment, qui étaient tous des ingénieurs d'expérience. En outre, il avait énormément à faire. Chargé d'établir le tracé du chemin, il avait effectué à cet égard de nombreux changements, et les commissaires semblent s'être rendus compte que sa tâche était trop lourde, puisqu'après l'avoir rappelé et remplacé par M. Poulin, ils adjoignirent M. Grant à ce dernier. Deux ingénieurs se trouvèrent donc chargés de faire le travail ci-devant assigné à M. Hodgins.

M. CARVELL : L'honorable député donne-t-il à entendre que M. Gordon Grant, ingénieur-inspecteur, resta sur les lieux ?

M. BARKER : Il y resta quelque temps.

M. CARVELL : Je ne m'en souviens pas.

M. BARKER : Il était certainement là en juillet.

M. CARVELL : Mais M. Poulin ne s'y est rendu qu'en septembre.

M. BARKER : Quelqu'un a cependant dû le remplacer. L'honorable député fait erreur en disant que Hodgins a certifié l'état des travaux de septembre. Hodgins a déclaré que cette estimation avait été certifiée par quelqu'un, mais qu'il ne connaissait aucunement les faits.

M. MACDONALD : Je crois que l'honorable député se trompe ; ce n'est pas de M. Grant qu'il s'agit, mais bien de M. Foss qui, venu de Saint-Jean, alla remplacer M. Hodgins pendant une semaine ou deux après le départ de ce dernier.

M. BARKER : A la page 139, M. Hodgins déclare, après avoir examiné une partie de la note de M. McIntosh sur la demande du chef :

Personnelle et confidentielle.
Kenora (Ont.), 9 septembre 1907.

Monsieur H. D. Lumsden,
Ingénieur en chef, Ottawa.

Cher monsieur,—En examinant l'estimation faite par M. McIntosh, estimation qui suivit immédiatement l'inspection de M. Grant, je remarque que son rapport mensuel au sujet des déblais ordinaires n'indique pour le mois de juillet qu'un peu plus de 385 verges cubes pour sauter ensuite à 14,0305 verges cubes le mois suivant.

Déblais ordinaires, division de M. McIntosh, jusqu'à la fin de:

	Verges cubes.
Janvier	5 287
Février	5,742
Mars	6.672
Avril	9 326
Mai	13,334
Juin	25,276
Juillet	25 661
Août	39 666

Tel est le relevé de tous les déblais ordinaires exécutés sur la division McIntosh ; il montre dans quelle proportion le volume s'en est accru. Par rapport à la quantité extraite de janvier à la fin de mars, le mois d'avril accuse une augmentation de 2,654 verges ; en mai, il y avait une autre augmentation de 4,008 verges cubes et de 11,-542, en juin. Il va sans dire qu'à cette époque de l'année, les travaux étaient en cours d'exécution ; mais d'après l'estimation de juillet, celle qui fut faite à l'expiration du premier mois que M. Grant passa sur les lieux, la somme de déblai ordinaire n'était plus que de 385 verges cubes. Le mois suivant, le mois d'août, cette somme s'est élevée de 14,005 verges cubes. C'est dans l'estimation de juillet qu'on a changé le déblai ordinaire en roc vif. Le major Hodgins ajoute dans sa lettre :

La somme du déblaiement qui, d'après le rapport du mois de juillet, aurait été pratiqué dans le roc vif (quand un rapport antérieur indiquait qu'il s'agissait de déblai ordinaire), rapport que j'ai corrigé lors de l'estimation du mois d'août, n'étant que de 875 verges, elle n'explique pas la diminution considérable

du déblai ordinaire qu'accuse le mois de juillet.

Au moment de transmettre l'estimation du mois d'août, je me suis transporté sur la division de M. McIntosh et ai prévenu celui-ci que je n'accepterais pas certaines de ses classifications. Les ingénieurs de section étant occupés de leurs estimations, je n'ai pas cru devoir engager de longue discussion au sujet de chaque tranchée. J'ai fait observer à M. McIntosh que sa classification était généralement trop élevée.

Je m'en vais maintenant visiter les 13 tranchées où les déblais ordinaires et les caillous se sont changés en roc vif (5,055 verges) dans le cours de juillet, et j'amène avec moi M. Heaman qui accompagnera M. McIntosh dans la visite de la division entière et fera rapport. Je ne parviens pas à m'expliquer que l'on ait enlevé 12,942 verges cubes de déblais ordinaires en juin, 385 verges cubes en juillet et 14,005 en août.

Sans être peut-être en mesure de le prouver, je suis porté à croire que M. McIntosh s'est laissé influencer par M. Grant dont les idées en matière de classification me paraissent bizarres.

Avant l'estimation de juillet, la classification de M. McIntosh n'avait rien d'alarmant au point de vue de l'exagération. Je vous ferai rapport à une date ultérieure.

Dans cette lettre écrite et transmise à Ottawa le 9 septembre, M. Hodgins déclare qu'il soupçonne M. McIntosh de s'être laissé influencer par M. Grant et appelle formellement l'attention sur les faits. Trois jours après, le 12 septembre 1907, son chef lui adressait d'Ottawa la lettre qui suit :

(Personnelle et confidentielle.)

Bureau des commissaires du chemin de fer transcontinental,

Ottawa, 12 septembre 1907.

Mon cher Hodgins,—Eu égard au sentiment qui prévaut au sujet des travaux soumis à vos soins, j'en suis venu à la conclusion qu'il me faudra conseiller d'effectuer un changement et d'assigner à un autre la direction des travaux; mais avant d'agir de la sorte, je crois devoir vous écrire ces quelques lignes et vous conseiller de demander immédiatement un mois de congé, afin de vous donner le temps de prendre vos mesures.

Si ma proposition vous agrée, veuillez me répondre par dépêche chiffrée au reçu de la présente.

Telle est la réponse que reçut sa lettre du 9 septembre, où il signalait le changement survenu dans la classification de McIntosh, changement qu'il attribuait à l'influence de M. Grant.

Quant à borner l'enquête au témoignage du major Hodgins, comme je l'ai déjà dit, le major Hodgins ne pouvait avoir eu personnellement connaissance d'aucune classification exagérée autre que celle qui eut lieu entre le mois de juillet et la date de son renvoi. Il est certain que l'on continua d'exagérer la classification et que la lettre portait une allégation générale de classification exagérée, mais M. Hodgins ne pouvait rendre témoignage qu'au sujet des deux estimations de juillet et d'août. Or, n'était-ce pas absurde d'interroger le major Hodgins sur ce qui s'était fait pendant ces deux mois et de refuser d'interroger ensuite les fonctionnaires du Grand-Tronc?

Bien que M. Hodgins fût incapable de prouver ce qui s'était passé après sa destitution, la majorité des membres du comité prétendirent qu'il était tenu de fournir lui-même la preuve de ses allégations, sinon il faudrait les écarter. Je ne puis rien concevoir de plus absurde que cela, et cependant c'est uniquement ce que soutinrent les membres du comité qui se sont plu à répéter que le major Hodgins n'aurait pas dû faire d'allégations dont il était incapable de donner la preuve. Ce reproche, on le lui a maintes et maintes fois lancé à la figure, et l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) s'écriait à chaque instant : "Avant de formuler une telle accusation, vous auriez dû vous demander si vous étiez en mesure de la prouver."

M. Hodgins n'avait eu connaissance que des deux estimations de McIntosh et les avait immédiatement signalées à son chef. Il était convaincu, je n'en doute pas, que l'on avait continué d'exagérer la classification, et il est certain que ses allégations s'étendaient à ce qui s'est passé par la suite. Il ne pouvait prouver ses autres allégations qu'en en appelant au témoignage des ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique et de certains membres du personnel de la commission. La majorité du comité ne voulut pas d'autre preuve que celle que le major Hodgins pourrait faire lui-même.

Il en fut de même à l'égard de la section "B" ; le major n'était pas en mesure de prouver lui-même les allégations de classification exagérée ; tout ce qu'il pouvait dire, c'est que ce qu'il avait pu constater lorsqu'on l'amena à Québec ne laissait aucun doute en son esprit, mais que pour lui permettre de faire sa preuve, il faudrait assigner les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique et obenir leurs rapports, comme il l'avait dit dans sa lettre. La majorité du comité en décida autrement.

On ne nous permit ni d'interroger les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique ni d'examiner leurs rapports, bien que, lorsque le comité eût ordonné à la commission du Transcontinental de déposer tous les papiers se rapportant à l'objet de l'enquête, il ait lui-même produit des lettres où le Grand-Tronc-Pacifique se plaignait de la classification exagérée des travaux de la section "B". Ces lettres étaient là, et cependant il ne nous fut pas permis d'assigner des témoins pour prouver ce qui y était allégué. Etait-ce raisonnable ? Est-ce ainsi qu'il convenait de se conformer à l'ordre que la Chambre avait donné d'instituer une enquête ? Les rapports du sous-ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique conte-

naient des accusations formelles au sujet d'une classification beaucoup plus exagérée que celle dont le major avait eu personnellement connaissance, et cependant, il ne nous fut pas permis d'en appeler au témoignage des ingénieurs.

Malgré l'abondance de la preuve, malgré toutes les lettres dont lecture a été aujourd'hui donnée ici même, lettres comportant des accusations de classification exagérée et établissant que M. Lumsden a lui-même écrit à la commission qu'il n'admettrait plus aucun de ces certificats et ne signerait plus de certificat autorisant le paiement de deniers tant que la commission n'aurait pas établi un mode de classification agréé de part et d'autre ; malgré toutes ces lettres, dis-je, on ne nous permit pas de pousser plus loin nos investigations, parce que le major Hodgins était persuadé que c'est à un tribunal d'arbitrage plutôt qu'au comité qu'il appartenait de se saisir de ces preuves-là. La majorité du comité décida donc de ne pas obéir à l'ordre de la Chambre, de ne pas pousser plus loin et de mettre fin à l'enquête. Telle est la conception qu'il se fit de son devoir.

A quoi bon, demande l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) faire une enquête sur un différend susceptible d'être réglé par voie d'arbitrage ? Allons-nous laisser cet état de choses se perpétuer aussi longtemps qu'il plaira aux officiers du Grand-Tronc-Pacifique et aux commissaires ? En attendant que des arbitres se soient prononcés, allons-nous laisser gaspiller les deniers publics ? Je me demande si mon honorable collègue de Carleton (M. Carvell) agirait de la sorte s'il s'agissait de ses propres affaires. Attendrait-il la décision d'un tribunal d'arbitrage s'il avait lieu de penser qu'un de ses représentants lui faisait payer des prix exorbitants ?

M. CARVELL : Je me conformerais en tous points aux stipulations de la conventions du 10 janvier et je chargerais les arbitres de trancher le différend dans un délai raisonnable.

M. BARKER : L'honorable député n'ignore pas que le 7 octobre 1907, mécontent de ces classifications, M. Woods, ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique, écrivait aux commissaires et à M. Lumsden pour inviter ce dernier à aller faire avec lui l'inspection des travaux, afin de rechercher quelque mode de classification convenable. Le 28 avril, le jour même de l'institution du comité spécial, il en était encore à prier M. Lumsden d'aller visiter la ligne avec lui.

M. CARVELL : Ils y sont allés depuis.

M. BARKER : Ils ne l'eussent pas fait, je crois, si le comité ne s'était mis à l'œuvre mais est-ce une raison pour désobéir à l'ordre de la Chambre et ne pas poursuivre l'enquête ? Supposons qu'il plaise aux commissaires et au Grand-Tronc-Pacifique de laisser subsister cet état de choses pendant une couple d'années, pense-t-on que le public sera bien aise de nous voir continuer de payer en attendant l'institution d'un tribunal d'arbitrage ? Sera-t-il bien aise de s'en rapporter à une sentence arbitrale quand nous aurons dépensé des sommes considérables qu'entrepreneurs et sous-entrepreneurs se seront partagées, et qu'il ne restera plus guère d'espoir d'en obtenir le remboursement ?

L'une des raisons qui ont motivé l'institution de ce comité spécial, c'est qu'il fallait tenir une enquête sans retard ; et cependant, on n'a encore rien fait. Loin de moi la pensée de faire la moindre insinuation malveillante à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique ; cette compagnie est sans doute aussi honorable que toute autre, mais il se peut que dans l'affaire McArthur, ses intérêts se heurtent à d'autres. Supposons qu'il plaise au Grand-Tronc-Pacifique d'agir un peu à la façon de McArthur et d'obtenir une classification tant soit peu exagérée des travaux dont l'entreprise lui a été adjugée ; il pourrait fort bien compenser la classification exagérée des travaux exécutés par McArthur par une classification beaucoup plus exagérée dans son propre cas.

Le dernier rapport de la commission du Transcontinental m'apprend que le Grand-Tronc-Pacifique s'est fait adjuger l'entreprise de 245 milles de ce chemin de fer. Il ne lui serait peut-être pas désagréable d'obtenir une classification un peu plus élevée qu'il ne convient, et je conçois parfaitement que s'il pouvait se faire payer $1.70 plusieurs milliers de verges de déblaiement valant 30 cents, il souffrirait volontiers que l'Etat payât pour une assez bonne quantité de classification outrée.

M. SCHELL : Le Grand-Tronc-Pacifique n'est adjudicataire que de nom seulement.

M. BARKER : Le rapport des commissaires dit que l'entreprise lui a été adjugée.

M. CARVELL : L'honorable député sait-il que tous les travaux ont été adjugés à des sous-entrepreneurs ?

M. BARKER : Peu m'importe. Le dernier rapport des commissaires indique que trois entreprises distinctes sont adjugées au Grand-Tronc-Pacifique ; ce sont : à environ 8 milles à l'ouest de la rivière Abitibi, 150 milles allant vers l'est ; dans le district " B ", à peu près 45 milles de longueur, à partir d'un point désigné sur le plan des commissaires et située à environ 150 milles à l'ouest de Québec, en allant vers l'ouest ; dans le district " A ", depuis un point désigné sur le plan des commissaires, à ou près Moncton (N.-B.), jusqu'à 50 milles dans la direction de l'ouest. La compagnie a donc des intérêts des deux côtés. D'une part, elle peut bien consentir à payer un léger intérêt, en guise de loyer, sur ce que McArthur recevra de trop et, de l'autre, faire

augmenter considérablement les sommes à lui être versées.

Je le répète, je ne prête pas de mauvaises intentions à la compagnie ; je ne donne pas à entendre qu'elle s'abaisserait jusqu'à agir de la sorte ; mais il ne serait pas prudent de fermer les yeux sur ces sortes de choses quand il s'agit de questions aussi importantes. Cette compagnie a ses conventions au sujet de ces 245 milles de voie ferrée, tout comme ses sous-entrepreneurs, M. McArthur, M. Davis et autres, et si l'on consentait à effectuer une classification généreuse en faveur de M. McArthur et de M. Davis, il va sans dire qu'on en obtiendrait autant du Grand-Tronc-Pacifique.

M. SCHELL : Que l'honorable député (M. Barker) me permette de placer une observation à ce propos. Le Grand-Tronc-Pacifique n'est plus entrepreneur ; il n'a jamais conservé son privilège d'adjudicataire comme firent MM. McArthur, Davis et les autres entrepreneurs ; il l'a purement et simplement vendu.

M. LENNOX : C'est toujours du même voile que l'on recouvre le Grand-Tronc-Pacifique ; impossible de jamais savoir où nous en sommes.

M. BARKER : Il n'est pas prudent, dis-je, que le pays laisse subsister pendant plus d'un an un différend que les entreprises de McArthur et de Davis ont fait surgir.

A la suite de ce que je viens de dire, il ne sera peut-être pas hors de propos de mettre sous les yeux de la Chambre certaines observations d'un ingénieur dont le nom a déjà été mentionné au cours de ce débat. Je me reporterai tout d'abord à la lettre du 7 octobre 1907, adressée par le sous-ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique à M. Lumsden (p. 393) concernant le district " B ". Dans cette lettre, il porte des plaintes auxquelles il n'avait pas encore été fait droit au moment où le comité spécial fut institué :

A sa demande, M. Armstrong, ingénieur de section...

Celui-là même dont on a lu l'affidavit. Nous n'avons pu l'interroger parce que le comité n'a pas voulu l'assigner. Mais l'honorable député de Carleton (N.-B.) a donné lecture de son affidavit.

...a obtenu récemment un état de la classification sur sa section, et l'a trouvé si différent du sien dans les détails, qu'il a demandé à l'auteur de la présente lettre d'aller visiter les travaux.

Voilà qui ne s'accorde guère avec l'affidavit de monsieur Armstrong.

Nous avons examiné, au cours de la semaine dernière, différentes parties des travaux sur un parcours de 15 à 20 milles à l'ouest de Batiscan, et plus tard du 115e mille au 132e mille.

Cela semble être l'endroit même dont il parlait dans l'affidavit.

M. BARKER.

Au sujet des premières, la classification était donnée sur des distances variant entre 3 et 5 milles, mais comme nous n'avions pas le total des quantités graduelles, nous n'avons pu formuler une opinion sur aucune tranchée en particulier, bien que les proportions pour la distance totale nous paraissent excessivement élevées et dans la roche et dans le rocher.

Pour la deuxième partie, nous avions le détail des proportions pour chaque tranchée, et nous fûmes très surpris des quantités dans la roche et dans le rocher. Dans presque tous les cas où les tranchées n'étaient pas entièrement dans les couches, l'estimation donnée pour le roc solide est double et plus que double de ce qu'elle doit être.

En effet, on a complètement ignoré le devis et alloué des quantités excessives, non pas par erreur de jugement, mais, je crois, sur un ordre du sous-ingénieur de section.

Laissez-moi vous donner quelques exemples:

Prenez la tranchée entre les chantiers 5818 et 5826, où l'on a chiffré l'excavation dans le roc vif à 71 p. 100 et à 29 p. 100 dans le roc friable, avec 1½ de base pour 1 de hauteur dans le talus.

Il n'est pas utile que je revienne sur ce point que d'autres ont déjà expliqué aujourd'hui même.

Il se rencontre bien peu de lits dans cette tranchée; quelques gros cailloux, mais une forte proportion n'est que de la terre.

Les chantiers 5842 à 5860.—Classification à 94 p. 100 de roc solide et 6 p. 100 de roc friable. Pente pratiquée à 1½ de base pour 1 de hauteur. La classification du roc solide est en excès de 100 p. 100.

C'est-à-dire que la classification aurait dû indiquer 47 p. 100 au lieu de 94.

Saisi de ces données, le comité n'a pas cru devoir tenir une enquête. J'appelle tout particulièrement l'attention sur le cas suivant. On voudra bien se rappeler que ces données sont fournies par le même M. Armstrong qui a fait l'étrange déclaration solennelle que l'on sait.

Les chantiers 5882 à 5901.—Estimation de 78 p. 100 de roc solide et 22 p. 100 de roc friable. Une grande partie de cette tranchée a été gâtée par l'emploi de pelles à cheval et de charrus traînées par deux chevaux. Nous rencontrons ici des centaines de verges de terre sans un caillou ni gros ni petit.

Je cite ces données pour faire voir le cas que l'on doit faire de l'affidavit de M. Armstrong, qui a pris part à cette inspection. Le Grand-Tronc-Pacifique ne l'a-t-il pas congédié ?

M. CARVELL : Non.

M. BARKER : Je ne crois pas qu'il soit à l'emploi de la compagnie. On a dit que M. Lumsden était censé avoir approuvé ces estimations ; voici ce qu'il écrivait le 18 octobre (page 395) :

Messieurs,—En vous transmettant les estimations de septembre relatives à la section " B ", je dois dire qu'il ressort de la plainte qui m'a été faite par le sous-ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique dans une lettre du 7

courant, et d'une déclaration verbale qui m'a été faite le 12 courant par M. Doucet....

Ingénieur dirigeant de la section "B".

...que certaines matières ont pu être classifiées comme roc qui auraient dû l'être autrement; toutefois, vu que la garantie que vous détenez pour assurer l'exécution complète des travaux me paraît amplement suffisante et que le refus de paiement à cette date, sans avis aux entrepreneurs, pourrait susciter de graves embarras, j'ai approuvé ces estimations, avec l'entente formelle qu'avant que d'autres paiements soient faits, on prendra tout le temps nécessaire pour faire une enquête complète sur cette affaire de classification dans la section "B".

A cette heure avancée, je ne veux pas citer la preuve mais que l'on me permette de mentionner cette étonnante convention du 10 janvier 1908. Je nie que le document cité par l'honorable député de Carleton (N.-B.), fasse allusion à un arbitrage.

Projet de convention à intervenir entre les commissaires du Transcontinental national et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Des évaluations mensuelles pour les entrepreneurs seront promptement soumises, de temps à autre, par l'ingénieur en chef des commissaires à l'approbation de l'ingénieur en chef adjoint de la compagnie à Moncton. S'il a quelque objection à formuler contre cette évaluation, il transmettra promptement son objection à l'ingénieur en chef des commissaires et toute objection ainsi transmise, de temps à autre, sera mise à l'étude, et si faire se peut, elle sera réglée par le ingénieurs; et au cas où ils ne pourraient en venir en un accord, ils peuvent alors ou à tout moment antérieur ou au moment du paiement définitif, au choix de l'une ou l'autre partie, cette objection pourra être délibérée ou décidée par voie d'arbitrage ainsi qu'il est stipulé dans l'accord du 29 juillet 1903. Mais dans aucune circonstance, le paiement des évaluations mensuelles ne souffrira de retard, sauf de l'agrément des commissaires.

Advenant que l'ingénieur en chef des commissaires et l'ingénieur en chef adjoint de la compagnie soient en désacord touchant le paiement définitif, ce paiement sera réservé jusqu'à ce que la question ait été réglée par voie d'arbitrage.

Il est évident que cette convention n'a d'autre objet que de faire en sorte que les choses puissent rester en suspens sans que ni l'une ni l'autre des parties n'ait à souffrir de cette suspension. Bien que les comptes puissent être acceptés et même payés, il est loisible à l'une ou l'autre des parties de les soumettre de temps à autre à un nouvel examen. C'est-à-dire que la convention tend non pas à l'arbitrage, mais plutôt au renvoi à plus tard de toute investigation, et cette convention est intervenue pendant la session du Parlement; je laisserai à la Chambre le soin d'en apprécier l'objet.

Je ferai une dernière observation. Le 6 avril 1908, je posais la question suivante:

1. Existe-t-il quelque différend entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement ou la commission du Trancontinental au sujet du tracé, de l'emplacement ou des travaux de construction du chemin de fer transcontinental national, division de l'est, ou de ce qu'ils devront coûter?

2. Quelle est la nature de ce désaccord, s'il en existe?

3. La prise en considération ou le règlement de ce différend a-t-il été remis à plus tard? Dans l'affirmative, à quand et sur la demande de qui a-t-il été ainsi renvoyé?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Il n'existe aucun différend entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la commission du Transcontinental au sujet du tracé, de l'emplacement ou des travaux de construction du chemin de fer transcontinental national, division de l'est, ou de ce qu'ils devront coûter.

La convention de janvier existait au moment où cette réponse fut donnée, la correspondance relative à ces différends s'échangeait depuis le 7 octobre; or, qu'est-ce que le Gouvernement trouve à répondre catégoriquement à une question précise? Qu'il n'existait ni différend ni convention, ni rien du tout entre les commissaires et le Grand-Tronc-Pacifique. N'est-ce pas étrange? Il n'y a que deux conclusions à tirer de ceci: ou le Gouvernement connaissait les faits et a induit la Chambre en erreur en donnant une réponse contraire à la vérité, ou ce sont les commissaires qui l'ont trompé. Peu m'importe celle qu'on tirera.

Cette réponse ne me satisfaisant pas, je faisais cette autre question le 13 avril:

1. Le Gouvernement ou la commission du Transcontinental ont-ils reçu de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou de la compagnie du Grand-Tronc, ou de quelque personne de la part de l'une ou de l'autre compagnie, des protestations ou objections au sujet de l'acquisition de terrains pour la division est du Transcontinental, ou du coût de ce chemin de fer, ou de tous travaux de construction dans ladite division, ou concernant leur coût?

2. Quelle était la nature de ces protestations?

3. Ces protestations ou objections, s'il en est, ont-elles été définitivement réglées?

4. Dans la négative, un arrangement, et lequel, a-t-il été fait en vue d'ajourner ou suspendre les points en litige?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Réponse négative quant à la première partie de la question et quand au coût mentionné. En réponse à la troisième partie de la question, je dois dire qu'il ne s'est pas élevé de différend au sujet de travaux de construction. Dans une lettre en date du 7 octobre 1907, M. H. A. Woods, sous-ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique s'opposa à la classification, au sujet de la qualité de la matière à remuer dans certaines parties du district "B" La question fut étudiée par l'ingénieur en chef des commissaires, qui donna sa décision sur l'interprétation des articles des spécifications ayant rapport à la classification, et les objections de M. Woods furent jugées mal fondées. Les commissaires n'ont plus entendu parler de nouvelles objections.

Et cependant, du 7 octobre au jour où le comité spécial fut institué, le 28 d'avril 1908, M. Woods n'a pas cessé d'écrire lettres sur lettres pour renouveler ces mêmes objections. Que faut-il penser de réponses ainsi données à la Chambre quand il s'agit des choses les plus importantes dont le Parlement puisse être saisi ? Je le répète, ou le Gouvernement connaissait les faits, et dans ce cas, il a donné une réponse fausse, ou les commissaires ont trompé le Gouvernement ; il m'est indifférent que l'on choisisse l'une ou l'autre de ces deux propositions.

Monsieur l'Orateur, il reste encore beaucoup de choses importantes dont il est question dans les dispositions ; mais je crois avoir réussi à démontrer que le comité a été régulièrement saisi d'un grand nombre de faits et que pour les prouver, il était nécessaire d'assigner comme témoins les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique. Malheureusement, la majorité a mis fin prématurément à l'enquête et renvoyé sans les interroger neuf des témoins assignés. J'ai l'honneur d'appuyer l'amendement.

(L'amendement de M. Lennox, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Alcorn,	Lancaster,
Armstrong,	Lennox,
Avery,	Lewis,
Barker,	MacLaren,
Barr,	McCarthy (Calgary),
Beattie,	McLean (Queens) (I.P.-E.),
Bennett,	Martin (Queens) (I.P.-E.),
Bergeron,	Morin,
Blain,	Northrup,
Borden (Carleton),	Owen,
Boyce,	Paquet,
Brabazon,	Perley,
Bristol,	Porter,
Broder,	Pringle,
Chisholm (Huron),	Reid (Grenville),
Christie,	Schaffner,
Clare,	Stanfield,
Cockshutt,	Staples,
Crocket,	Taylor,
Daniel,	Walsh (Huntingdon),
Elson,	Ward,
Ganong,	White,
Henderson,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Herron,	Worthington,
Hughes (Victoria),	Wright (Muskoka)—53.
Jackson (Elgin),	
Kemp,	
Lake,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Aylesworth,	Maclean (York-sud),
Béland,	Macpherson,
Borden (sir Frederick),	McCarthy (Simcoe),
Bourbonnais,	McColl,
Brodeur,	McCool,
Brown,	McCraney,
Caldwell,	McIntyre (Perth),
Calvert,	McKenzie,
Carney,	McLean (York-centre),
Caron,	McLennan,
Carvell,	Marcile (Bagot),
Cash,	Marcil (Bonaventure),
Chisholm (Antigonish),	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Conmee,	Martin (Wellington),
Copp,	Mayrand,
Crawford,	Meigs,
Cyr,	Miller,
Delisle,	Oliver,
Demers,	Pardee,
Dubeau,	Parmelee,
Dugas,	Paterson,
Emmerson,	Parent,
Fielding,	Pickup,
Finlay,	Power,
Finlayson,	Proulx,
Fortier,	Pugsley,
Gauvreau,	Ratz,
Geoffrion,	Reid (Ristigouche),
German,	Rivet,
Girard,	Roche (Halifax),
Gordon,	Ross (Cap-Breton),
Graham,	Rousseau),
Harty,	Savoie,
Hughes (Kings) (I.P.-E.),	Schell (Glengarry),
Hunt,	Schell (Oxford),
Jackson (Selkirk),	Sinclair,
Johnston,	Smith (Nanaïmo),
Kennedy,	Smith (Oxford),
Lachance,	Stewart,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Talbot,
Lanctôt (Richelieu),	Telford,
Lapointe,	Templeman,
Laurier (sir Wilfrid),	Tolmie,
Lavergne,	Turgeon,
Loggie,	Verville,
Lovell,	Walsh (Montréal, (Sainte-Anne),
Macdonald,	Watson,
Maclean (Lunenburg),	Wilson (Russell),
	Wright (Renfrew),
	Zimmerman.—98.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Opposition.
MM.	MM.
Logan,	Lefurgey,
Boyer,	Monk
Turriff,	Roche (Marquette),
LeBlanc,	Foster,
Clarke,	Sproule,
Bickerdike,	Wilmot,
Sifton,	Haggart,
Greenway,	Tisdale,
Fisher,	Maclean (York-sud),
Guthrie,	Seagram,
Tobin,	Osler,
Ross (Yale-Caribou),	Fowler,
Grant,	Léonard,
Galliher,	Smith (Wentworth),
Sloan,	Marshall,
Hall,	Lalor,
Black,	Clements,
Ethier,	Forget,
Gervais,	Macdonell,
Devlin,	Ames,
Knowles.	Thompson.

(La motion de M. Geoffrion est adoptée.)

M. BARKER.

QUESTIONS.

TIMBRES NOIRS SUR LES CIGARES EN ENTREPOT.

M. DUBEAU demande :

1. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures à l'effet d'autoriser les manufacturiers à employer le timbre noir sur les cigares en entrepôt le 1er juin dernier?
2. Dans l'affirmative, à quelles conditions sont soumis les manufacturiers pour bénéficier de ce privilège?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) :

1. Oui.
2. Que les cigares soient importés et sortis de l'entrepôt pour être livrés à la consommation avant le 15 août prochain.

M. JOSEPH NIXON.

M. HERRON demande :

M. Joseph Nixon, ci-devant employé à titre de sous-agent des terres à Macleod (Alberta), est-il employé à quelque titre que ce soit par le Gouvernement ou la commission du chemin de fer transcontinental? Dans l'affirmative, à quels poste, endroit et salaire?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Joseph Nixon n'est pas à l'emploi de la commission du chemin de fer transcontinental. Il a été employé à titre de surveillant, mais a quitté son emploi en juin 1907.

INSPECTEURS DES PECHERIES DE L'ALBERTA.

M. HERRON demande :

1. Quels sont les inspecteurs des pêcheries employés par le Gouvernement dans la zone qui s'étend entre la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique et la frontière internationale, dans la province d'Alberta?
2. Quelles sont les dates respectives de leurs nominations, leurs salaires et allocations?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Pendant l'année expirée le 31 mars dernier, nous avons employé à titre de gardes-pêche spéciaux dans la zone ci-dessus mentionnée :

	Salaire.	Déboursés.
W. A. Dunlop.. ..	$139 50	$351 75
T. G. Brown..	46 50	54 95
H. A. Donovan.. ..	138 00	297 85

2. Ces gardes-pêche ne sont pas nommés à titre permanent ; nous les employons d'une année à l'autre et les payons tant par jour tant que nous avons besoin d'eux.

SERVICE DIRECT ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA.

M. MONK (par M. Bergeron) demande :

1. Un contrat a-t-il été conclu par le Gouvernement pour assurer une communication directe par steamers entre le Canada et la France pendant la présente saison?
2. Avec qui le contrat a-t-il été conclu, et pour quel nombre de voyages?
3. Quel sera, pour le Canada, le coût par voyage?
4. Quel montant a été payé par le Gouvernement à compte dudit service?
5. Le contrat renferme-t-il une clause pourvoyant au cas où le traité projeté avec la France ne serait pas ratifié? Dans l'affirmative, quelle est la teneur de cette clause?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : 1. Non. Le ministère du Commerce poursuit en ce moment des négociations avec MM. H. et A. Allan dans le but de prolonger le contrat signé avec cette maison et expiré le 9 février dernier. Il va sans dire que nous ne pourrons pas faire de déclaration à ce sujet tant que les conditions ne seront pas définitivement arrêtées.

REDEVANCES PERÇUES SUR LE CHARBON EXTRAIT DES HOUILLERES DE L'ALBERTA ET DE LA SASKATCHEWAN.

M. LAKE demande :

Quelles sommes le Gouvernement a-t-il perçues à titre de redevances sur le charbon extrait des houillères des deux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan au cours de chacun des exercices expirés les 30 juin 1906 et 1907?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

Au cours de l'exercice expiré le 30 juin 1906 :

Alberta	$3,828.20
Saskatchewan	175.71

Au cours de l'exercice expiré le 30 juin 1907 :

Alberta	$7,597.12
Saskatchewan	329.20

ACHAT D'AVOINE DE SEMENCE.

M. FOWLER—par M. Lancaster—demande :

1. De l'avoine de semence a-t-elle été achetée dans l'île du Prince-Edouard pour les fermiers de l'ouest, en vertu de la loi concernant la distribution de grains de semence? Dans l'affirmative, quelles personnes ont fait ces achats pour le compte du Gouvernement?
2. Quel prix a été payé par boisseau, combien de boisseaux ont été achetés, et quel montant total a été payé pour cette avoine à l'exclusion de toutes autres dépenses afférentes à ces achats?

L'hon. M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui. C.-C. Castle, agent acheteur.
2. 65 cents le boisseau, franco à bord à Pictou (N.-E.). On a acheté au prix de $65,462.80 un total de 100,712 boisseaux livrés à Pictou (N.-E.)

ACHAT D'AVOINE DE SEMENCE DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. FOWLER—par M. Lancaster—demande :

1. Le Gouvernement sait-il que la maison de commerce Rattenbury et Cie passe pour avoir acheté dans l'île du Prince-Edouard, à titre d'agent du Gouvernement, de l'avoine de semence destinée aux cultivateurs de l'Ouest ?
2. Le Gouvernement sait-il aussi que la dite maison Rattenbury et Cie passe pour avoir acheté cette avoine à crédit et que depuis elle a fait cession de ses biens en faveur de ses créanciers sans avoir payé ladite avoine?
3. Si ces faits sont réels, le Gouvernement se propose-t-il de payer la dite avoine ?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Non. Toute l'avoine achetée dans l'île du Prince-Edouard, a été vendue par la maison J. Reid & Cie.
2. Non.
3. Réponse aux Nos 1 et 2.

MODIFICATION A LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE AU CANADA.

L'hon. M. FIELDING : Je propose que la Chambre se forme demain en comité général pour examiner le projet de résolution suivant :

Il y a lieu de modifier la loi de la marine marchande au Canada, chapitre 113, Statuts revisés du Canada, 1906, en abrogeant l'article 958 et en le remplaçant par l'article suivant:

958. Le Gouverneur en conseil peut, en tout temps: a) déclarer par un arrêté du conseil que les dispositions qui précèdent la présente partie ne s'appliquent pas, tant que tel arrêté du conseil sera en vigueur, soit en un point quelconque du Canada ou dans toute étendue d'eau définie du Canada, aux navires ou bâtiments, ou à quelque classe ou nombre déterminés ou non déterminés de navires ou bâtiments d'un pays étranger où les navires britanniques sont autorisés à faire le cabotage dans ce pays, et à transporter des marchandises ou des passagers d'un port ou endroit à un autre dans ce pays; et b) révoquer ou modifier tel arrêté du conseil.

2. Que la loi basée sur cette résolution n'entrera pas en vigueur avant que le bon plaisir de Sa Majesté ait été signifié en la matière par promulgation dans la "Gazette du Canada".

Son Excellence le Gouverneur général ayant pris connaissance de l'objet de résolution, invite la Chambre à l'étudier.

(La motion est adoptée.)

TRAITEMENT DES JUGES.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je propose que la Chambre se forme demain en comité général pour examiner le projet de résolution suivant :

Il y a lieu de pourvoir au paiement, à un juge additionnel de cour de comté, dans la province du Manitoba, et à deux juges additionnels de cour de district, dans la province d'Ontario, de $2,500 chacun, par année, pendant les trois premières années de service, et de $3,000 chacun, par année, après trois ans de service.

Son Excellence le Gouverneur général ayant pris connaissance de l'objet de résolution, invite la Chambre à l'étudier.

(La motion est adoptée.)

1re LECTURE

D'un projet de loi (No 198) relatif à certain brevet de William B. Smith.

3e LECTURE

Du projet de loi (No 130), déposé par sir Wilfrid Laurier, tendant à modifier la loi sur la naturalisation.

ADOPTION DES MODIFICATIONS DU SENAT AU PROJET MODIFIANT LA LOI DES POSTES.

La Chambre passe à la discussion des modifications du Sénat au projet de loi (n° 162) tendant à modifier la loi des postes.

M. BERGERON : Quelles sont ces modifications ?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : En peu de mots, les publications hebdomadaires seront transmises franc de port dans un rayon de 30 milles au lieu de 20. Il y a quelques années, sir William Mulock établissait en faveur des journaux quotidiens, autour du lieu de publication, une zone de 300 milles où le port était d'un quart de cent par livre, tandis qu'en dehors de cette zone, le port était d'un demi cent par livre. A l'avenir, le port de ces journaux se fera au taux unique d'un quart de cent par livre, quelle que soit la distance.

(Les amendements sont lus pour la 2e fois et adoptés.)

ADOPTION DES MODIFICATIONS DU PROJET MODIFIANT LA LOI SUR LES CHAMBRES DE COMMERCE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 199), déposé par M. Fielding, ayant pour but de modifier la loi sur les chambres de commerce.

L'hon. M. FIELDING : La dernière fois que ce projet de loi fut mis en discussion, quelqu'un a fait observer qu'il semblait interdire à qui que ce fût de faire partie de plus d'une seule chambre de commerce, et je propose d'apporter au bill une modification tendant à permettre à celui qui serait déjà membre de la chambre de commerce du lieu de son domicile de faire également partie de la chambre de commerce

de l'endroit où se trouve le siège de ses affaires.

(L'amendement est adopté, le bill est rapporté, lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU PROJET MODIFIANT LA LOI SUR LES TERRES FEDERALES.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de M. Oliver, tendant à la 3e lecture du projet de loi (n° 181), ayant pour but de modifier et de refondre les lois relatives aux terres publiques du domaine fédéral, et sur l'amendement déposé par M. Lake.

M. l'ORATEUR : J'étudie depuis samedi la question de savoir si l'amendement proposé par l'honorable député de Qu'Appelle et tendant à modifier la motion relative à la 3e lecture du projet de loi n° 181 est régulier ou irrégulier. Cet amendement tend évidemment à la mise à part, à l'appropriation de certaines terres du domaine fédéral et à leur cession aux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan.

En une note au bas de la page 628 de la "Procédure parlementaire" de Bourinot, dernière édition, il est dit que la cession des terres publiques appartient à l'initiative de la Chambre des communes. Cette observation est fondée sur la théorie que les terres publiques sont dans le même cas que le revenu de l'Etat. (Voir page 627.)

Page 568 du même ouvrage, il est expressément dit :

On ne trouve pas d'exemple que la couronne, par l'entremise d'un ministre ait jamais autorisé un simple membre de la Chambre des communes du Canada à proposer une motion impliquant une dépense de deniers publics. Nul principe constitutionnel n'est mieux reconnu dans la pratique que celui qui confère à l'exécutif le droit exclusif de proposer des mesures impliquant quelque charge sur le trésor.

Force m'est donc de déclarer l'amendement irrégulier.

A cette question de règlement se rattache un point que l'on a soulevé à l'occasion de ce projet de loi, point qu'il convient d'élucider dès maintenant.

On s'est demandé si, étant donnée la nature de certaines des dispositions du bill, il n'aurait pas fallu d'abord demander l'assentiment de Son Excellence le Gouverneur général et en faire part à la Chambre avant de déposer le projet de loi, et faire précéder celui-ci d'une résolution.

En me reportant aux précédents établis par la Chambre, je constate que cette procédure n'est pas de rigueur. En 1883, un bill semblable fut voté que l'on retrouve dans les lois de cette année-là, au chapitre 17, intitulé : "Loi modifiant de nouveau et refondant, ainsi modifiées, les différentes lois concernant les terres fédérales qui y sont mentionnées." Ce bill avait été déposé par sir John Macdonald ; il ne fut aucunement question de l'assentiment de Son Excellence le Gouverneur général. Le dépôt du projet n'avait pas été précédé d'une résolution. Il me semble que ce précédent correspond en tous points au cas actuel.

Quand il s'agit de projets de loi qui, comme celui-ci, tendent à refondre et à modifier d'autres lois, la Chambre n'est tenue de les examiner en comité général que s'ils renferment des dispositions comportant quelque charge nouvelle. L'objet des bills de cette nature est de donner aux lois anciennes une forme nouvelle et plus commode.

M. R. L. BORDEN : Ce projet de loi ne tend pas exclusivement à modifier et à refondre les lois antérieures ; il autorise aussi la concession d'immeubles de préemption et l'acquisition de biens de famille, dispositions que ne renferme pas la loi actuelle. C'est en partie une modification et une refonte, mais sous maints rapports c'est un projet de loi tout nouveau qui contient des prescriptions entièrement nouvelles au sujet de l'aliénation du domaine public.

M. l'ORATEUR : A mon sens, il ne prescrit pas qu'on réservera une plus grande étendue de terres et on constatera, je crois, que la loi de 1883, que j'ai citée, autorisait aussi la concession d'un deuxième homestead, ce que ce projet de loi semble faire. Je ne puis découvrir de différence notable et, d'après le principe que M. Bourinot a posé dans son traité, au sujet de la refonte et de la modification des lois, je décide que ce projet de loi ne nécessite pas, au préalable, l'adoption d'un projet de résolution ou le consentement du Gouverneur général.

M. R. L. BORDEN : Il est vrai que le bill ne s'applique pas à une plus grande étendue de terre que celle qui fait l'objet des prescriptions déjà contenues dans le recueil de nos lois. On peut en dire autant de l'amendement du député de Qu'Appelle (M. Lake). Celui-ci n'a rapport qu'à la superficie régie par la loi actuelle.

M. LAKE : Alors, je propose, appuyé par M. Chisholm. . .

M. l'ORATEUR : J'ai décidé, il va sans dire, que le premier amendement est contraire au règlement, et maintenant l'honorable député en propose un autre, je suppose.

M. LAKE : Je propose :

Que ledit bill ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen du comité général avec mandat de le modifier en prescrivant :

Que le Gouverneur en conseil instituera sans délai les investigations qui seront jugées nécessaires en vue de constater quelle étendue de terres fédérales dans chacune des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan devraient être réservées pour les besoins de l'instruction supérieure, dans le but de réserver, destiner et transférer auxdites provinces respectives les terres jugées nécessaires pour les fins susdites.

M. l'ORATEUR : Cet amendement est probablement régulier, bien qu'il frise aussi l'illégalité.

(L'amendement de M. Lake, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Alcorn,	Lancaster,
Armstrong,	Lennox,
Barker,	Lewis,
Barr,	MacLaren,
Beattie,	McCarthy (Calgary),
Bennett,	McLean (Queens) (I.P.-E.),
Bergeron,	Martin (Queens) (I.P.-E.),
Blain,	Morin,
Borden (Carleton),	Owen,
Boyce,	Porter,
Brabazon,	Reid (Grenville),
Christie,	Schaffner,
Cockshutt,	Stanfield,
Crocket,	Staples,
Daniel,	Taylor,
Ganong,	Walsh (Huntingdon),
Henderson,	White,
Herron,	Wilson (Lennox-et-Addington).—39.
Hughes (Victoria),	
Kemp,	
Lake,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Aylesworth,	McCraney,
Bourbonnais,	McIntyre (Perth),
Brodeur,	McLean (York-centre),
Bureau,	McLennan,
Calvert,	Marcile (Bagot),
Carvell,	Marcil (Bonaventure),
Conmee,	Martin (Montréal, (Sainte-Marie),
Crawford,	Mayrand,
Delisle,	Miller,
Demers,	Oliver,
Dubeau,	Pardee,
Fielding,	Paterson,
Finlayson,	Pickup,
Fisher,	Power,
Fortier,	Proulx,
Gauvreau,	Pugsley,
German,	Reid (Ristigouche),
Girard,	Rivet,
Graham,	Roche (Halifax),
Harty,	Ross (Cap-Breton),
Jackson (Selkirk),	Schell (Glengarry),
Johnston,	Schell (Oxford),
Lachance,	Sinclair,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Smith (Nanaïmo),
Lanctôt (Richelieu),	Stewart,
Lapointe,	Talbot,
Laurier (sir Wilfrid),	Telford,
Lovell,	Templeman,
Macdonald,	Tobin,
Maclean (Lunenburg),	Tolmie,
Macpherson,	Turgeon,
McCarthy (Simcoe),	Verville,
McCool,	Zimmerman.—65.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Parmelee,	Worthington,
Logan,	Lefurgey,
Clarke,	Sproule,
LeBlanc,	Foster,
Turriff,	Roche (Marquette),
Boyer,	Monk,
Black,	Clements,
Emmerson,	Wilmot,
Sifton,	Haggart,
Greenway,	Tisdale,
Lavergne,	Maclean (York-sud),
Copp,	Northrup,
Béland,	Seagram,
McColl,	Osler,
Law,	Ward,
Gordon,	Fowler,
Rivet,	Elson,
Carney,	Avery.
Sloan,	Léonard,
Hall,	Broder,
Devlin,	Wright (Muskoka),
McKenzie,	Pringle,
Watson,	Clare,
Grant,	Marshall,
Guthrie,	Chisholm (Huron),
Finlay,	Lalor,
Major,	Forget,
Wilson (Russell),	Macdonell,
Lennox,	Ames,
Savoie,	Perley,
Dyment,	Bristol,
Ratz,	Jackson (Elgin),
Caron,	Paquet,
Kennedy.	Thompson.

M. LAKE.

M. JOHN HERRON (Alberta): Avant que le projet de loi soit voté en 3e délibération, je désire signaler l'article 16 à votre attention. Il dispose que :

16. De tout inscrit pour un homestead il sera exigé, avant l'émission des lettres patentes pour le fonds, sauf les dispositions contraires ci-après établies: a) qu'il ait possédé le fonds pour ses propres compte et avantage exclusifs durant trois années à compter de la date de l'inscription, b) qu'il y ait résidé au moins six mois au cours de chacune de trois années à compter de la date de l'inscription ou de la date du commencement de résidence, c) qu'il y ait construit une maison habitable, d) qu'il ait cultivé, chaque année, dans les limites dudit fonds, une étendue de terre que le ministre trouve suffisante et e) qu'il soit sujet britannique.

J'appelle votre attention sur la 5e ligne de cet article : " qu'il y ait résidé au moins six mois au cours de chacune de trois années à compter de la date de l'inscription ou de la date du commencement de résidence." J'ai été témoin de plusieurs cas de cruauté résultant de l'application de cet article à des colons venus au Nord-Ouest de n'importe quel coin de l'empire ou même de pays étrangers. J'ai toujours cru qu'on commettait une grave erreur en appliquant cette disposition de la façon arbitraire dont on l'applique. Le chef d'une famille doit résider sur le homestead pendant six mois au cours de chacune de trois années avant d'obtenir ses lettres patentes. Quelle meilleure preuve pouvez-vous exiger de la sincérité de l'inscrit que le fait qu'il a quitté une terre étrangère, ou même un autre coin de notre sol pour se rendre dans les prairies

de l'Ouest et occuper une concession gratuite afin de procurer un foyer à la famille ?

On dira peut-être que si vous appliquez les règlements avec indulgence, il pourra vendre son bien-fonds dès qu'il aura obtenu ses titres et retourner dans son pays d'origine. Mais je vous signalerai le texte de la loi qui prescrit que le chef de famille doit résider sur le homestead six mois au cours de chacune de trois années avant de pouvoir obtenir ses titres. Une personne pourrait venir de l'étranger, laisser sa famille chez elle, obtenir une inscription de homestead au Canada, où il aurait été attiré par l'espoir d'améliorer son sort, se conformer à la loi en résidant sur la concession six mois au cours de chacune de trois années, remplir les conditions d'établissement, puis vendre son homestead, en empocher le prix et retourner dans son pays. Ainsi, il n'y a rien dans cet article qui l'empêche, de disposition de son bien de famille pas plus qu'elle en serait empêchée sans l'imposition de cette condition relative à la résidence. Je reconnais la nécessité de certaines restrictions afin d'avoir la preuve qu'un colon possède les qualités requises pour avoir le droit de recevoir ses titres. Mais je soutiens que nous commettons souvent des injustices en exigeant que le chef de la famille réside sur la concession pendant six mois exactement au cours de chacune de trois années. Cela a déjà été signalé à la Chambre avant ce jour et a donné lieu à maintes discussions parmi le public. Je suis d'avis de modifier les règlements sur ce sujet.

Si vous prescriviez que l'inscrit lui-même, ou sa famille, devra résider constamment sur le homestead pendant trois ans, je n'y verrais pas d'objection. Ce que je blâme, c'est l'obligation imposée à l'inscrit lui-même de résider sur la concession, de sorte que, même s'il y laissait sa famille tandis qu'il irait travailler ailleurs, il ne pourrait pas obtenir ses titres. Quelle meilleure preuve peut-on avoir de sa sincérité que le fait qu'il a établi sa famille sur le homestead ? Il pourrait se trouver dans une situation telle qu'il lui serait impossible de remplir la condition relative à la résidence.

Je déclare que le fait même d'obliger le chef de famille à vivre pendant six mois chaque année sur sa concession a causé dans ce pays nouveau de grandes privations en plusieurs cas.

Il y a un autre facteur très important dans la solution de ce problème. On devrait réfléchir sérieusement à la position dans laquelle se trouve une grande partie de notre population—le contingent féminin. Si ma proposition était incorporée dans la loi, elle encouragerait les jeunes gens à se marier et fournirait aux jeunes femmes l'occasion de contribuer à se créer un foyer pour elles-mêmes, pour leur époux et pour leurs enfants.

C'est là une importante considération, ainsi qu'en conviendraient tous les gens sensés. D'après ce que j'ai pu observer des conditions d'existence dans l'Ouest depuis trente ou trente-cinq ans, je sais que des personnes venues même de l'étranger, ont obtenu des inscriptions de homestead, ont érigé des habitations pour leurs familles qu'elles ont fait venir au Canada et qu'elles ont établies sur des concesions gratuites. Puis, à cause de malheurs qu'elles ne prévoyaient pas et qu'elles n'ont pas pu éviter, elles ont été incapables de soutenir leurs familles sur le homestead et ont dû aller chercher du travail à la ville, tantôt à peu de distance et tantôt fort éloignée. Elles ont pu contracter des dettes, peut-être s'endetter davantage, indépendamment de leur volonté, ainsi que je l'ai dit, de sorte qu'il leur a été impossible de retourner vivre sur le homestead six mois de l'année, comme la loi et les règlements l'exigent. Il en est résulté que leurs inscriptions ont été annulées et que le Canada a perdu de bons citoyens. Je reconnais qu'autrefois le Gouvernement s'est montré indulgent en pareil cas. Néanmoins, la loi mettait des bornes à son indulgence.

Je considère qu'il n'y a jamais eu au Canada de loi plus inique que cet article 16 qui prescrit que le chef de famille doit résider sur la concession six mois au cours de chacune de trois années, avant de pouvoir obtenir ses titres. C'est pourquoi je propose, appuyé par M. Staples :

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen du comité général avec mandat de modifier l'article 16 et autres articles qui s'y rapportent en prescrivant:

Que le fait de résidence de l'épouse ou de la famille de tout inscrit pour un homestead peut être accepté comme équivalant à la résidence de l'inscrit lui-même, subordonné ment aux règlements qui seront nécessaires ou convenables afin d'assurer un établissement permanent.

(L'amendement, mis aux voix, est rejeté par le même vote que précédemment.)

La motion est adoptée.—Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION DU PROJET RELATIF AUX JEUNES DELINQUANTS.

Le projet de loi (n° 190), déposé par M. Aylesworth, concernant les jeunes délinquants, est lu la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

M. R. L. BORDEN : Nous avons voté le bill en 2e délibération de confiance—parce qu'il vient du Sénat, j'imagine. Le ministre de la Justice aura-t-il l'obligeance de nous dire quel en est l'objet et quelles en sont les conséquences.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : On peut expliquer en peu

de mots la tendance générale du projet de loi en disant qu'il a pour objet d'obvier à la nécessité de traduire devant les tribunaux ordinaires les enfants accusés d'un acte criminel.

L'avant-dernier article dispose que la présente loi peut être mise en vigueur dans toute province, ou dans toute partie d'une province, par proclamation, après l'adoption par cette province d'une loi pourvoyant à l'établissement de cours pour les jeunes délinquants. L'intention du législateur est que, partout où une province a établi ou établira une cour spéciale pour instruire le procès des jeunes gens âgés de moins de seize ans, ce tribunal sera saisi de toutes les infractions à la loi criminelle commises par des enfants n'ayant pas atteint cet âge.

La loi fait une exception dans le cas d'un acte criminel commis par un enfant âgé de quatorze ans révolus mais, à cette exception près, elle prescrit que toute infraction aux lois criminelles du Dominion ou de la province, ou aux règlements municipaux, sera du ressort de ce tribunal spécial, au lieu de faire l'objet d'un procès devant les tribunaux ordinaires. Il y a plusieurs détails relatifs aux procès et qui s'expliquent d'eux-mêmes.

Les procès seront sommaires. Un avis doit être donné aux père et mère ou gardien de l'enfant et au préposé de la probation, fonctionnaire nommé sous l'empire des dispositions de la loi provinciale ou, s'il n'y a pas de loi provinciale sur cette matière, aux termes de la présente loi. La cour des jeunes délinquants, au lieu de condamner l'enfant à la prison, comme elle y serait tenue sous le régime de la loi criminelle en vigueur, peut l'élargir sur parole.

En aucunes circonstances, l'enfant ne doit être incarcéré dans une prison, mais s'il n'est pas élargi sur parole, ou si on ne lui trouve pas un foyer, soit dans une institution publique soit dans une famille, la loi pourvoit aux mesures que la cour peut prendre à son égard. Celle-ci est autorisée à nommer dans tout centre de population un comité de citoyens, désigné sous le nom de comité de la cour pour les jeunes délinquants, dont le devoir sera d'offrir des suggestions à la cour et de prendre soin de l'enfant qui, lorsqu'il a été trouvé coupable d'une infraction, est traité comme un pupille de la cour dans le dessein de réprimer ses inclinations mauvaises, plutôt que de le punir au moyen de l'emprisonnement.

Dans quelques-unes des provinces, il existe déjà des lois concernant la garde des enfants abandonnés et la présente loi est nécessairement subordonnée aux lois de la province. Dans la province d'Ontario, il y a des prescriptions statutaires très élaborées pour la protection et la correction des enfants délaissés, ainsi qu'un fonctionnaire public, un surintendant nommé par le Gouvernement et qui s'occupe de ces questions, ainsi que des sociétés de secours pour les enfants établies en un grand nombre d'endroits. Ces sociétés de secours pour les enfants ont compris la nécessité d'une loi semblable à celle-ci.

Je veux empêcher que des enfants qui pourraient être ramenés dans le bon chemin, si on les traitait autrement que des criminels, ne soient incarcérés dans les prisons ordinaires du pays avec des délinquants plus âgés et, peut-être, endurcis.

Sur l'article 17.

M. LANCASTER : Je proteste contre l'empressement qu'on met à adopter une loi importante. Elle intéresse la réputation et la liberté de tous les enfants et je m'élève fortement contre la légèreté dont on fait preuve dans cette enceinte.

M. TALBOT : Le représentant de Simcoe est le seul qui plaisante.

M. LANCASTER : Cette légèreté est absolument déplacée. Parce que le ministre de la Justice, qui ne peut pas saisir un seul mot, désire que ce projet de loi soit adopté, on tourne celui-ci en badinage. Voici un projet flambant neuf concernant les jeunes délinquants. Il est déposé pendant les derniers jours d'une session expirante et contient 35 articles. On nous demande après minuit de l'adopter sans le discuter. Il a trait à la liberté, à la réputation et au traitement de tous les enfants du pays. Je ne souffrirai pas que ce projet de loi soit adopté avec cette hâte intempestive, et je suis d'avis que le ministre de la Justice ne fait pas son devoir en cherchant à brûler l'étape.

M. BERGERON : C'est moi qui ai demandé au président de lire les notes marginales, au lieu des articles, parce que j'avais examiné le projet de loi et que j'avais constaté qu'il n'y avait pas lieu de l'amender. J'ai exposé que le Sénat l'avait étudié avec soin.

M. LANCASTER : Si le Sénat a adopté ce projet de loi, c'est une raison de plus de l'examiner attentivement. La Chambre adoptera-t-elle à la vapeur un projet de loi uniquement parce qu'il vient du Sénat ? A mon avis, c'est là une raison d'y regarder deux fois, plutôt que de l'adopter avec un empressement injustifiable. Ce que je connais des projets de loi venus du Sénat me porte à croire que celui-ci devrait être rejeté en entier.

M. TALBOT : L'honorable député a-t-il quelque amendement à proposer ?

M. LANCASTER : Si mon honorable ami veut me dire quelle est la nature du projet de loi, je lui apprendrai quels amendements j'ai à proposer.

M. TALBOT : Lisez-le.

M. LANCASTER : L'honorable député ferait mieux de le lire lui-même et de ne

pas chercher à le tourner en badinage. Je veux comprendre chaque article du bill, avant qu'il soit adopté.

M. JOHNSTON : Alors, il ne le sera jamais.

M. LANCASTER : Je ne dis pas qu'il ne sera jamais adopté, étant donné la majorité dont le Gouvernement dispose pour le faire accepter de force. En ce qui me concerne, il ne sera jamais adopté si on procède de la manière imprudente, hâtive et déplorable dont on agit ce soir. C'est violer les règles de la décence la plus élémentaire et manquer du respect que nous devrions avoir pour les jeunes garçons et les jeunes filles de ce pays.

M. TALBOT : L'honorable député veut-il nous dire d'où provient sa colère ?

M. LANCASTER : Si l'honorable député juge à propos d'employer cette expression, ma colère provient du fait que celui qu'on appelle le ministre de la Justice soumet à la Chambre . . .

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

M. LANCASTER : Ne l'appelle-t-on pas le ministre de la Justice ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député ne devrait pas se servir de cette expression.

M. LANCASTER : Si on ne l'appelle pas le ministre de la Justice, je me rétracte.

L'hon. M. PUGSLEY : Je crois que l'honorable député devrait retirer cette expression.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il l'a retirée.

L'hon. M. PUGSLEY : Il ne s'est pas rétracté.

M. LANCASTER : J'ai retiré les mots "celui qu'on appelle". Ce projet de loi peut être parfait, mais je ne permettrai pas au représentant de Bellechasse (M. Talbot) de supposer qu'il l'est et de le voter d'emblée parce qu'il est déposé par le ministre de la Justice ou par n'importe qui.

Je dois rendre compte à mes commettants de ce qui se passe ici. Ce projet de loi a trait à une question très importante. Ainsi, dans l'examen rapide que j'ai pu en faire, je n'ai pas relevé un mot se rapportant à la nécessité dont l'enfant sera défendu. Il semble être entièrement à la merci d'un fonctionnaire désigné sous le nom de préposé de la probation. On devrait mettre l'enfant en mesure de dire qu'il n'est pas coupable, s'il ne l'est pas. On traitera l'enfant au gré du préposé de la probation. Il n'y aurait peut-être rien à redire, si nous avions le temps d'étudier attentivement cette disposition ; mais ce que je demande, et peu m'importe que toute la députation se fâche contre moi pour cela.

M. JOHNSTON : C'est vous qui êtes fâché.

M. LANCASTER : Peu m'importe que le représentant de Cap-Breton soit en colère, ou non.

M. JOHNSTON : Il peut avoir pitié de vous, mais il n'est pas en colère.

M. LANCASTER : La pitié de l'honorable député ne compte pas pour grand'chose. Ce sont des larmes de crocodile que les siennes. Je proteste contre l'adoption de ce projet de loi, avant qu'il ait été étudié avec soin. Cinq ou six heures suffiraient pour cela, mais cinq ou six minutes ne suffisent pas. Le ministre de la Justice serait bien inspiré s'il proposait de renvoyer la suite de la discussion à un moment où nous disposerions de plus de temps.

Y a-t-il dans ce bill une disposition analogue à l'amendement fait à un projet que j'ai déposé il y a quelques années et prescrivant que, lorsqu'un enfant est accusé d'un acte criminel, il ne devra pas choisir le tribunal qui le jugera, sans que ses père et mère, ou son gardien, soient avertis afin de lui demander des conseils.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'article 8 y pourvoit.

M. ALCORN : Le bill est-il calqué sur une autre loi qui a été mise à l'épreuve ? Je suppose qu'une loi comme celle-ci, comprenant une foule de détails, ne sera pas adoptée uniquement à titre d'essai.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne saurais répondre que d'une façon très vague, n'ayant pas rédigé moi-même le projet de loi. Tout ce sujet a beaucoup préoccupé les intéressés et, depuis un an, on m'a fait don d'une foule d'écrits traitant de cette question.

Les auteurs qui ont commenté ce sujet déclarent que le Canada est presque le seul des pays civilisés où il n'existe pas une loi de ce genre. Cette assertion est trop générale, car il y a dans Ontario une loi bien élaborée qui applique ces doctrines autant que la législature de la province s'est crue autorisée à le faire par la constitution. Les autres provinces ont décrété des dispositions législatives s'en rapprochant plus ou moins.

Je crois savoir que le Sénat a montré beaucoup de sollicitude au sujet de ce projet de loi et qu'il l'a adopté en vue de combler une lacune afin de donner plein effet aux lois des provinces. Ses prescriptions ne deviennent exécutoires que lorsqu'une proclamation les applique à une partie du pays qui le demande et où il est généralement compris qu'elles sont nécessaires.

Il ne faut pas perdre de vue que, là où cette loi n'est pas en vigueur, si un enfant âgé de moins de seize ans commet une infraction, le seul recours qu'offre la loi ac-

tuelle, c'est une poursuite qui l'expose à une amende ou à la prison. Ce projet, conférera à la cour une plus grande discrétion, afin d'épargner l'emprisonnement aux jeunes délinquants.

M. ALCORN : Les articles 34 et 35 feront probablement disparaître toutes les objections que je connais.

M. CROCKET : Le juge de paix est-il libre de décider si le procès aura lieu sous le régime de la présente loi ou de la loi criminelle ordinaire ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Lorsque l'infraction est un acte criminel et que l'enfant est âgé de plus de quatorze ans, la cour, aux termes de l'article 7, peut, à sa discrétion, ordonner que cet enfant soit poursuivi par voie d'accusation dans les cours ordinaires ; mais à moins d'une telle ordonnance le procès pour toutes les infractions qui sont des actes criminels s'instruira conformément aux dispositions de la présente loi, et non dans les cours ordinaires.

M. LANCASTER : Si l'article 7 signifie que l'enfant est privé du droit de subir son procès devant un jury, je proteste contre cet article. C'est-à-dire que je proteste si la cour peut, à sa discrétion, ordonner que le procès aura lieu devant la cour criminelle et par jury, devant la cour d'assises ou la cour des sessions, bien que l'infraction soit un acte criminel et que l'enfant soit âgé de plus de quatorze ans. Je m'oppose à ce qu'on prive cet enfant du droit inné d'être jugé par un jury, droit dont nous avons tous joui depuis la Grande Charte et qu'on ne saurait nier même à un criminel endurci. Le droit de choisir un procès par jury doit appartenir à l'accusé et non à une autre personne, dans le présent cas, non à ce juge pondéré.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'honorable député a raison de croire que ce projet de loi prive du privilège d'un procès par jury, mais il peut offrir, par contre, à l'accusé des avantages encore plus précieux. Il prescrit clairement que l'enfant ne doit pas être détenu dans une prison avant ni après la sentence. Cette disposition en elle-même est un plus grand privilège que celui du procès par jury et elle met l'enfant à l'abri du danger de voir son avenir ruiné à cause d'une faute qui peut n'être que vénielle. De pareils cas se présentent constamment ; j'en ai un en l'idée qui a vivement préoccupé les fonctionnaires du département de la Justice et qui a causé de véritables angoises au juge qui a présidé le tribunal. En jouant, un enfant âgé de douze ans en a tué un autre. Le jury a rendu un verdict d'homicide et le juge n'a pas pu faire autre chose que de prononcer la sentence et il s'est cru obligé de condamner l'enfant à un emprisonnement assez long, de sorte que son avenir est ruiné par son séjour au pénitencier parce qu'il était impossible de le traiter autrement que s'il avait été adulte.

M. LANCASTER : En pareils cas, vous pourriez prescrire que la peine sera plus légère, sans priver l'enfant du privilège d'un procès par jury.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'objection que soulèvent les procès par jury, c'est la publicité qu'on leur donne ; tous nos efforts tendent à obvier à cet inconvénient. Il y a même une disposition qui interdit la publication dans les journaux des délits commis par des enfants.

L'hon. M. GRAHAM : Cet article 7 s'en rapporte à la discussion du juge et c'est entièrement de celui-ci que dépend l'application de la loi. Cette loi me semble présenter de grands avantages. Ceux qui ont lu l'histoire du tribunal présidé par M. le juge Lindsay à Denver ne peuvent qu'être frappés des grands services qu'il a rendus aux jeunes garçons et aux jeunes filles de cette ville. En réalité, il est connu dans tout l'univers comme le juge des enfants. Il se guide sur des préceptes semblables à ceux que renferme le présent bill, mais l'utilité de pareilles lois dépend absolument de ceux qui les appliquent, cela va sans dire. Il faut que ce soient des hommes qui cherchent à réformer l'enfant, plutôt qu'à le punir.

Dans Ontario, M. Kelso est le chef de ce département qui a réussi à vider au moins une maison de correction pour les garçons, en plaçant ceux-ci dans des familles. D'après les derniers rapports que j'ai reçus, deux seulement ont mal tourné. Cette loi fera relativement autant de bien que M. le juge Lindsay en a fait dans son entourage.

M. LEIGHTON McCARTHY : Reconnaître à l'enfant le droit inné de subir son procès devant un jury, droit qu'il possède assurément sous la constitution anglaise, c'est le laisser libre de faire table rase de tous les avantages qui découlent de la loi. Nous adoptons des prescriptions législatives exceptionnelles pour la protection de l'enfant, et modifier l'article de la manière indiquée par l'honorable député, ce serait faire disparaître tous les avantages que confère la loi.

M. LANCASTER : Vous prescrivez que le père et la mère recevront un avis. Etant avertis, si le cas est grave, les parents auront recours à un avocat, et l'enfant sera conseillé et par ses parents et par l'avocat et l'on peut s'en rapporter à eux au sujet de la décision à prendre. Vous laissez toute discrétion à quelqu'un qui n'est pas directement intéressé au bonheur de l'enfant.

M. LEIGHTON McCARTHY : C'est la proposition converse que l'honorable député formule. Nous rendons une loi dans l'intérêt des jeunes délinquants.

M. LANCASTER : Comment savez-vous qu'elle est dans leur intérêt ?

M. LEIGHTON McCARTHY : Si l'honorable député est d'avis qu'elle ne l'est pas, il aurait dû proposer que le bill ne soit lu pour la 2e fois que dans six mois. L'ayant voté en 2e délibération, nous en avons admis le principe et nous établîmes une cour spéciale où le jeune délinquant sera à l'abri de la publicité et de la détention dans la prison commune. Nous pourvoyons à son incarcération dans un endroit spécial. Supposant que cette disposition soit dans l'intérêt des jeunes délinquants—proposition converse de celle que l'honorable député énonce—nous prescrivons encore que le juge peut, à sa discrétion, ordonner un procès par jury, s'il croit que la gravité de l'infraction l'exige.

M. LANCASTER : Par l'article 7, vous privez l'enfant du merveilleux avantage que ce merveilleux bill doit lui assurer, au dire de mon honorable ami. Au lieu de m'en rapporter au caprice du juge de paix, qui n'est pas habitué aux procès par jury et qui, conséquemment, n'en connaît rien, je m'en rapporterais aux parents de l'enfant conseillés par un avocat.

M. CARVELL : Mon honorable ami suppose que tous les procès pour des actes criminels ont lieu devant un jury, au Canada. Nous l'avons entendu pérorer au sujet de ce droit inné d'obtenir un procès par jury, droit conféré par la Grande Charte ; mais ne sait-il pas que quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent, lorsque des enfants âgés de quatorze ans ou moins sont traduits devant le tribunal, ils subissent leur procès devant un juge et non devant un jury. Il y a dans toute l'étendue du pays d'innonbrables procès criminels qui sont instruits sans jury.

M. LANCASTER : Lorsque l'accusé choisit un procès sommaire ?

M. CARVELL : En dehors de ces cas-là. L'honorable député ne connaît pas la question qu'il traite. Depuis une heure, il compte sur ses amis pour le sortir de ce pétrin. Ignore-t-il que plus de trois quarts des procès pour voies de fait, au Canada, sont instruits par un juge et que l'accusé n'a pas le droit d'exiger un jury ?

M. LANCASTER : Les voies de fait ne sont pas des actes criminels.

M. CARVELL : Je le sais. L'honorable député parle pour ne rien dire et je lui demande d'avoir un peu de sens commun.

Sur l'article 35 (toute cité ou ville peut demander cette loi).

M. LANCASTER : Si l'on rapproche les articles 34 et 35, ils me paraissent incompatibles. Le ministre de la Justice nous dira peut-être comment ils peuvent se concilier. L'article 34 impose apparemment comme condition préalable que la province lance une proclamation mettant la loi en vigueur. Mais, aux termes de l'article 35, la loi peut être mise en vigueur par proclamaton, sans l'adoption d'une loi provinciale, au gré du Gouverneur en conseil. Par Gouverneur en conseil, il faut entendre, j'imagine, l'exécutif et, aux termes de l'article, la proclamation serait une proclamation du Gouvernement du Canada.

L'hon. M. PUGSLEY : Le ministre de la Justice doit proposer l'adoption d'un article pour obvier à cet inconvénient.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je propose qu'un article ainsi conçu soit ajouté :

La présente loi ne sera mise en vigueur que lorsque des proclamations déclarant qu'elle est en vigueur dans toute province, cité, ville ou autre partie d'une province seront lancées et publiées dans la " Gazette du Canada " et de la manière indiquée dans ces proclamations.

(La motion est adoptée).

Il est fait rapport du bill qui est lu pour la troisième fois et adopté.

ADOPTION D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LA PRIME SUR LE PETROLE BRUT.

La Chambre se déclare en comité général pour discuter le projet de résolution suivant :

La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter que la prime d'un cent et demi le gallon impérial payable sur le pétrole brut extrait de puits au Canada, telle qu'autorisée par le chapitre 28 des Statuts de 1904, s'appliquera également au pétrole brut provenant des schistes ou d'autres substances extraites de mines du Canada.

L'hon. M. FIELDING : La loi actuelle concernant la prime sur le pétrole brut s'applique au pétrole extrait de puits situés au Canada. Dans la province du Nouveau-Brunswick, on se propose de produire du pétrole, non en le tirant des puits, mais en l'extrayant des schistes. L'objet de cette modification est simplement d'appliquer la prime au pétrole produit de cette manière.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu pour la 2e fois et adopté.)

L'hon. M. FIELDING demande à présenter un projet de loi (No 199) autorisant le paiement de primes sur le pétrole brut.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1ère fois.)

ADOPTION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AU TRAITEMENT DU SURINTENDANT DES ASSURANCES.

La Chambre décide de passer à la discussion en comité général d'un projet de résolution ainsi conçu :

La Chambre décide qu'il y a lieu de prescrire que des appointements ne dépassant pas

cinq mille dollars par année, soient payés au surintendant des assurances, en la manière que le Gouverneur en conseil pourra fixer et déterminer de temps à autre.

L'hon. M. FIELDING : La loi adoptée il y a plusieurs années fixait à $4,000 le maximum du traitement du surintendant des assurances. Nous nous proposons maintenant de porter ce maximum à $5,000. Le projet de loi qui sera basé sur la résolution abrogera l'ancien article et le remplacera par un autre de manière à ne changer que le chiffre du traitement.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu pour la 2e fois et adopté.)

L'hon. M. FIELDING demande à présenter un projet de loi (n° 200) concernant le traitement du surintendant des assurances.

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

ADOPTION D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT L'ASSOCIATION DE LA PRESSE CANADIENNE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de résolution suivant :

La Chambre décide qu'il y a lieu de continuer pour une période ultérieure l'allocation destinée à venir en aide au maintien d'un service indépendant et efficace de nouvelles télégraphiques de la Grande-Bretagne pour la presse canadienne, et que, pour cette fin, il soit payé une somme n'excédant pas $9,000 pour la période entre le 1er jour de juillet 1908 et le 31e jour de mars 1909, les deux jours inclusivement; une somme n'excédant pas $12,000 pour l'exercice se terminant le 31e jour de mars 1910; et une somme n'excédant pas trois mille dollars pour la période entre le 1er jour d'avril 1910 et le 31e jour de juin 1910, les deux jours inclusivement.

M. COCKSHUTT : A-t-on l'intention d'exiger que ces nouvelles soient transmises exclusivement par des voies anglaises ou canadiennes ?

L'hon. M. FIELDING : C'est la continuation pour une période de deux ans de la convention existante. Elle nous autorisait à verser de temps à autre à une association de journaux canadienne des sommes d'argent jusqu'à concurrence de $60,000 en cinq ans, soit $12,000 par an, l'un dans l'autre. L'association désire que nous prolongions cette convention pendant une période de cinq ans. Les avis étaient partagés relativement à l'opportunité de lier le Gouvernement pour une période aussi longue, et nous avons décidé de maintenir l'allocation de $12,000 par année pendant deux ans. Il s'agit, pour ainsi dire, de continuer l'arrangement actuel sous le régime duquel une association, qui a un agent à Londres, fournit chaque jour des nouvelles télégraphiques concernant les affaires canadiennes.

M. COCKSHUTT : Est-ce une compagnie ayant pour objet de communiquer des nouvelles ?

L'hon. M. FIELDING : Non ; c'est une association composée exclusivement de journalistes canadiens.

L'hon. M. FIELDING demande à présenter un projet de loi (n° 201) tendant à contribuer au maintien d'un service indépendant et efficace de nouvelles télégraphiques de la Grande-Bretagne pour publication dans la presse canadienne.

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

ADOPTION D'UNE LOI CONCERNANT LES INSCRIPTIONS AU BOIS DE SERVICE.

Le projet de loi (n° 193), déposé par M. Fisher, tendant à modifier la loi des inscriptions au bois de service, est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 1er.

M. LANCASTER : Quelles seront les conséquences du changement ?

L'hon. M. FISHER : Il aura pour effet d'appliquer à la province du Nouveau-Brunswick la loi qui ne s'applique maintenant qu'aux provinces d'Ontario et de Québec.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A UN EMBRANCHEMENT DU CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

La Chambre se déclare en comité général pour discuter un projet de résolution ainsi conçu :

La Chambre décide qu'il y a lieu de prescrire que le ministre des Chemins de fer et des Canaux pourra, avec la sanction du Gouverneur en conseil, construire un chemin de fer d'embranchement, entre Harmony, sur l'embranchement de Souris du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et Elmira, dans le comté de King.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Si la Chambre a l'obligeance de faire passer le projet de résolution par ses différentes étapes, la discussion pourra avoir lieu lorsque le projet de loi sera déposé.

M. A. MARTIN : J'ai remarqué qu'il y a quelques jours le ministre a inscrit sur le feuilleton un avis relatif à un projet de résolution autorisant la construction de deux embranchements, au lieu d'un, comme il en est question dans le présent projet. J'ignore si c'est par inadvertance qu'il n'en mentionne qu'un. Peut-être que, réflexion faite, celui-ci disparaîtra aussi, de sorte que nous n'en aurons plus. Je suppose que ceci est une fiche de consolation pour le repré-

sentant de King (I. P.-E.) (M. J. J. Hughes) qui, je le reprette, n'est pas présent. Si le ministre désire retarder la discussion sur cette affaire, il devrait nous dire quand il proposera la 2e lecture du projet de loi.

L'hon. M. GRAHAM : Je serai prêt à entreprendre la discussion dès que les circonstances le permettront, mais pour expédier les affaires, nous devrons tous assister aux séances.

M. TAYLOR : Je suppose que le ministre donnera avis du jour où il aura l'intention de proposer la 2e lecture ?

L'hon. M. GRAHAM : Si j'en ai l'occasion, je le dirai volontiers à mon honorable ami.

M. A. MARTIN : Les autres représentants de l'île du Prince-Edouard et moi, recevrons-nous avis lorsque le bill devra être mis en délibération ?

L'hon. M. GRAHAM : Disons vendredi.

M. A. MARTIN : Fort bien.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu pour la 2e fois et adopté.)

L'hon. M. GRAHAM demande à présenter un projet de loi (n° 202) tendant à autoriser la construction d'un embranchement du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard entre Harmony, sur la ligne d'embranchement de Souris, et Elmira.

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

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR : Le leader de la Chambre veut-il nous dire de quoi nous nous occuperons demain ?

L'hon. M. FIELDING : C'est aujourd'hui que l'honorable député veut dire, j'imagine.

M. TAYLOR : Oui.

L'hon. M. FIELDING : Le projet de résolution concernant la ligne panbritannique viendra en premier lieu, puis nous demanderons à la Chambre de siéger en comité des subsides et le ministre de la Milice a l'intention d'en profiter pour faire des déclarations.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 1 h. 25 minutes, jeudi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 9 juillet 1908.

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

RAPPORT DU COMITE D'AGRICULTURE.

M. MACKENZIE propose :

Que le 2e rapport du comité permanent relatif à l'agriculture et à la colonisation soit adopté.

M. l'ORATEUR : Cela devrait être réservé comme avis de motion pour lundi.

QUESTIONS.

CHUTES MONTMORENCY.

M. ROBITAILLE (par M. Morin), demande :

1. Quelle est, en pieds, la longueur du présent mur de revêtement au Sault-Montmorency?
2. Quelle est sa largeur?
3. Combien de pieds cubes de bois sont entrés dans ce quai?
4. Quelles sortes de bois?
5. Combien de pied cubes de pierre?
6. De quelle sorte?
7. La dernière somme votée pour ce quai était-elle d'après les dépenses faites ou avant?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. 1,325 pieds.
2. 12 pieds.
3. 27,000 pieds cubes.
4. Pin et épinette.
5. 203,000 pieds cubes.
6. Ballastage en pierre.
7. On n'a fait aucun travail avant le vote de l'argent par le Parlement.

LA DISTILLERIE CORBY.

M. ROBITAILLE (par M. Morin), demande :

1. La maison Corby a-t-elle jamais eu un déficit dans la production de spiritueux distillés? Dans l'affirmative, lequel et en quelles années?
2. Quelle quantité de gallons d'esprit preuve, avec leur valeur en argent, représentent les déficits respectifs?
3. De quelle manière ont été réglés ces déficits avec le département de l'accise?
4. En ce qui concerne le dernier déficit, combien de jours ont été alloués afin que la production de cette distillerie pût être calculée d'après la quantité totale de grain employée durant cette période, de manière que la surproduction pût diminuer le déficit?
5. Le département de l'accise a-t-il fait à la compagnie de garantie une demande de paiement pour ces déficits?
6. Le département a-t-il, par l'entremise de ses avocats, fait une demande officielle aux propriétaires?

L'hon. WILLIAM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : Oui, en l'année 1906-1907.

2. 5,528.13 gallons d'esprit preuve ; droits $10,503.45.

3. La période a été prolongée jusqu'à la fin de l'année.

4. 89 jours.

5. Non, le déficit étant plus que couvert par le surplus de production dans le reste de l'année.

6. Non, pour la raison donnée dans la réponse à la question n° 5.

DISTILLERIE GOODERHAM ET WORTS.

M. ROBITAILLE (par M. Morin) demande :

1. La maison Gooderham et Worts a-t-elle jamais eu un déficit dans la production de spiritueux distillés? Dans l'affirmative, lequel et en quelles années?

2. Quelle quantité de gallons d'esprit preuve, avec leur valeur en argent représentent les déficits respectifs?

3. De quelle manière ont été réglés ces déficits avec le département de l'accise?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) :

Il n'y a pas eu de déficit de ce genre à la distillerie Gooderham et Worts.

SURINTENDANT FRANÇAIS A L'IMPRIMERIE DE L'ETAT.

M. ROBITAILLE (par M. Morin) demande :

1. Est-ce l'intention du Gouvernement de nommer un surintendant français des impressions à l'imprimerie de l'Etat?

2. S'il n'est pas jugé utile de créer un poste de responsabilité, le Gouvernement examinera-t-il la question de nommer un aide-surintendant français?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'attention du secrétaire d'Etat a été appelée sur la question qui est à l'étude.

LE " BESSIE-BUTLER ".

M. SAM. HUGHES (par M. Taylor) demande :

1. Le Gouvernement est-il propriétaire d'un bateau, sur le canal Trent, appelé le " Bessie-Butler ", ou de quelque nom analogue?

2. Dans l'affirmative, quels en sont les dimensions et le coût? En quoi est-il construit?

3. A quoi est-il employé?

4. A quoi était-il employé le premier juillet, fête de la Confédération?

5. Le Gouvernement ou ses fonctionnaires louent-ils quelquefois ce bateau à vapeur?

6. Le bateau a-t-il été employé le premier juillet, durant la plus grande partie, ou une partie considérable de la journée par l'évêque et les prêtres catholiques romains de Peterborough et des environs? Dans l'affirmative, à quel prix?

7. Le bateau est-il mis à la disposition des membres du clergé de toutes les autres croyances pour des fins de pique-nique ou d'autres amusements?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui, le Gouvernement possède un remorqueur appelé le " Bessie-Butler " sur le canal de la Trent. Ces dimensions sont : longueur 78 pieds, largeur 17 pieds et 6 pouces ; longueur de la chambre des machines 22 pieds; tonnage brut, 76.99; tonnage de registre, 52.36. Coût environ $18,500. Ce remorqueur est utilisé pour des faits d'inspection et de remorquage.

2. Le "Bessie-Butler" est allé à Hastings pour remorquer à Peterboro un chaland dont se servait l'ingénieur du département. Le même jour, 1er juillet, la société d'abstinence totale de Saint-Pierre faisait son pique-nique annuel à un endroit situé environ deux milles en aval de la ville. En passant près du quai du chemin de fer électrique à l'extrémité sud de la ville, le surintendant vit que plusieurs centaines de personnes étaient dans une situation très embarrassée. La société qui avait organisé le pique-nique avait loué deux bateaux, le "Rainboth" et le "Beaver". Ce dernier par suite de circonstances imprévues ne put faire le service. Il en résulta qu'environ deux ou trois cents personnes qui avaient pris le tramway pour se rendre à son terminus ne purent se faire transporter par le bateau jusqu'au terrain du pique-nique qui était à deux ou trois milles de distance. Ces personnes appelèrent le bateau du Gouvernement et expliquèrent leur cas. Le surintendant en prit à bord autant qu'il put et les transporta sur le terrain du pique-nique. Il en ramena à peu près le même nombre. Il y avait plusieurs femmes et enfants qui sans cela n'auraient pu revenir chez-eux le même soir. Le surintendant déclare qu'il aurait agi de la même manière si le pique-nique avait été organisé sous les auspices de n'importe quelle Eglise, société, loge ou autre association. Le remorqueur a fait le voyage jusqu'à Hastings et est revenu à Peterboro ramenant le chaland ainsi qu'il y avait été prévu.

3. Non.

4. Le bateau n'a été utilisé que de la manière ci-dessus décrite pendant quelques heures le 1er juillet. On a offert le paiement au département pour le service rendu en cette circonstance ; mais le département n'a rien voulu accepter, vu que le surintendant prétendait n'avoir fait qu'un acte de courtoisie en venant en aide à des excursionnistes qui se trouvaient dans l'embarras.

5. Le bateau n'est pas été mis à la disposition du clergé d'aucun culte.

6. Le surintendant croit qu'il ne commettrait aucune faute s'il se conduisait de la même manière dans d'autres circonstances semblables.

QUAI DE RICHIBOUCTOU.

M. GANONG (par M. Taylor) demande :

1. Quelles sont la longueur et la largeur du quai de Richibouctou (N.-B.), pour lequel un crédit de $2,000 est inséré dans le budget prin-

cipal? Quelle sera la profondeur de l'eau, à ce quai, aux eaux basses?

2. Ce quai a-t-il été acheté? Dans l'affirmative, quand, de qui et à quel prix?

3. Le quai est-il actuellement en bon état? Dans la négative, combien coûteront les réparations?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. a) 680 pieds; b) 13 pieds d'eau a marée basse au bout du quai.

2. Le conseil municipal de Richibouctou a cherché à vendre son quai au Gouvernement pour la somme de $1,500. Cette offre est en délibéré.

3. a) Non. b) L'évaluation faite par l'ingénieur ordinaire du département à cet endroit du coût de construction des abords du quai est de $4,500. L'addition d'une tête de quai coûterait $7,000.

CANAL DE SOULANGES.

M. MONK (par M. Bergeron) demande :

1. Quelle est la somme demandée par le commissaire L. Boyer pour services et ses frais relatifs à l'enquête au sujet des affaires du canal de Soulanges?

2. Quelle décision le Gouvernement a-t-il prise à la suite du rapport du dit commissaire?

3. Cette enquête n'a-t-elle pas été dirigée par le département des Chemins de fer et des Canaux même?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : La rémunération de M. Boyer a été fixée par décret du conseil à $25 par jour, et son compte lui a été payé d'après ce tarif ; $485 pour services et $47.85 pour dépenses.

2. M. Sauvé, surintendant, a été suspendu, et n'a pas reçu indemnité.

3. M. Boyer a été nommé par décret en conseil commissaire en vertu des dispositions de la deuxième partie de la loi concernant les enquêtes, chapitre 104 des Statuts revisés du Canada de 1906, pour faire des enquêtes ordonnées par le département des Chemins de fer et des Canaux du Canada et faire rapport à ce département.

M. F. T. CONGDON.

L'hon. M. FOSTER demande :

Le ministre de l'Intérieur donnera-t-il l'ordre par télégraphe au commissaire du Yukon de lui faire connaître, par voie télégraphique, quelles mesures ont été prises (s'il en est) pour faire une enquête et une vérification des comptes relatifs aux biens de succession et de fidéicommis confiés aux soins de F. T. Congdon en qualité d'administrateur public, et de lui transmettre une liste, qui sera déposée sur la table de la Chambre, de ces biens avec indication de la manière dont on en a disposé?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le département est en correspondance présentement avec le commissaire du Yukon à ce sujet.

JUGE DE COMTE A SUDBURY.

M. MONK (par M. Bergeron) demande :

1. Quand le Gouvernement nommera-t-il un juge de cour de comté pour le district de Sudbury?

2. Le Gouvernement sait-il que le fait de ne pas nommer ledit juge est cause, dit-on, de sérieux inconvénients dans ce district?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1. Lorsque le Parlement aura pourvu au paiement du dit juge, le Gouvernement s'occupera alors du choix à faire.

2. On a pourvu il y a quelque temps à l'expédition des travaux judiciaires du district et les dispositions prises semblent avoir donné satisfaction.

TIMBRES DU TROISIEME CENTENAIRE.

M. McCOOL demande :

1. Le ministre des Postes se propose-t-il de faire une émission spéciale de timbres-poste à l'occasion du troisième centenaire de la fondation de Québec?

2. Dans l'affirmative, de quelles valeurs, et en quel nombre pour chaque catégorie?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Oui.

2. a) ½ cent, 1 cent, 2 cents, 5 cents, 7 cents, 10 cents, 15 cents, et 20 cents.

b) Comme il est impossible de savoir à l'avance les quantités qui seront nécessaires, nous ne faisons qu'un essai, et nous attendrons pour voir quelle demande on en fera, avant de décider du nombre de timbres que nous émettrons.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU PROJET D'UNE LIGNE PAN-BRITANNIQUE.

Sir WILFRID LAURIER propose l'adoption du projet de résolution suivant

Considérant que lors de la conférence impériale qui a eu lieu récemment dans la cité de Londres, la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité:

Cette conférence est d'avis qu'il est dans l'intérêt de l'Empire que ses différentes parties soient reliées, autant que faire se peut, par les meilleurs moyens possibles de communication en ce qui concerne le transport des dépêches, des voyageurs et des marchandises, et qu'à cette fin il est à propos que la Grande-Bretagne soit reliée au Canada, et par le Canada, avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande par le meilleur service possible, à un coût raisonnable; que pour mettre à exécution le projet ci-dessus, les ressources financières nécessaires devraient être fournies par la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande en proportion équitable ;"

Considérant qu'il est désirable que des mesures soient prises aussitôt que possible pour obtenir les résultats visés par ladite résolution,

Cette Chambre déclare qu'elle approuve par les présentes les termes de ladite résolution, et affirme que le Canada est prêt à prendre sa part raisonnable des charges financières nécessaires;

Cette Chambre est également d'avis qu'il est à désirer que les gouvernements de l'Australie, du Canada et de la Nouvelle-Zélande conviennent, avec le moins de délai possible, d un plan défini pour mettre à exécution les conditions de ladite résolution de la Conférence impériale,—ledit plan devant être soumis à l'examen du Parlement impérial et des parlements coloniaux.

—Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de parler des avantages que retirerait le Canada si le projet qui est proposé était mis à exécution. J'ai suivi avec beaucoup d'attention le sentiment de la population sur cette question depuis le jour, il y a maintenant douze mois, qu'elle a été portée à l'attention publique, non seulement en Canada mais tout l'empire anglais.

D'après mes observations, je puis dire que bien que l'on ait fait des critiques chicanières du projet en général, la proposition semble recevoir une approbation universelle ; je ne dis pas unanime, car je dois admettre que l'on a entendu des voix discordantes. Mais bien que les approbations n'aient pas été unanimes elles sont généralement favorables au projet. Il y a une chose certaine dans tous les cas : c'est que si le projet réussi, personne ne nie que le Canada en retirera des avantages. Notre pays sera indubitablement sur la grande route, non seulement entre la Grande-Bretagne et ses possessions lointaines des antipodes, mais aussi entre l'Europe et l'Orient. Ce projet qui intéresse plus particulièrement l'empire anglais, ne serait pas utile seulement à cet empire, mais à tous les pays d'Europe et d'Orient qui prendraient cette route pour communiquer les uns avec les autres. Le Canada a un avantage géographique sur les autres pays, car nous avons la route la plus courte, je crois, entre le Pacifique et l'Atlantique.

La seule route disponible présentement entre la Grande-Bretagne et l'Australie est celle du canal de Suez et les désavantages de cette route comparés à celle du Canada sont manifestes. Premièrement le voyage entre Londres et la Nouvelle-Zélande par le canal de Suez ne prend pas moins de 29 jours, et un Européen trouve ce voyage très fatiguant. Le passage par le canal de Suez, la mer Rouge et Colombo est très fatigant pour les Européens. Le voyage par le Canada fait disparaître tous ces inconvénients. Il y a, il est vrai, une deuxième route par voie de San-Francisco, et lors de la conférence sir Joseph Ward, premier ministre de la Nouvelle-Zélande, qui était en état de parler avec connaissance de cause sur ce sujet, a dit qu'il avait fait le voyage entre la Nouvelle-Zélande et l'Angleterre en 29 jours par voie de San-Francisco.

Sir WILFRID LAURIER.

Je ne crois pas cependant que cette route ait été abandonnée depuis le tremblement de terre à San-Francisco il y a deux ans. Je puis me tromper, néanmoins, mais je ne le crois pas. Dans tous les cas ; si la route n'existe pas dans le moment elle peut être rétablie en n'importe quel temps. De sorte que dans tous nos calculs il nous faut prendre en considération non seulement la route par le canal de Suez, mais aussi la possibilité d'avoir une ligne de navigation de 29 jours entre Liverpool par voie de New-York et de San-Francisco jusqu'en Australie.

La ligne peut être divisée en trois parties. La partie de l'Atlantique, la partie du continent et la partie du Pacifique. Quand nous parlons de la partie de l'Atlantique nous savons ce que nous faisons ; nous connaissons les conditions qui existent actuellement entre l'Europe et le continent américain ; et nous savons qu'il est possible avec les steamers de première classe tels que le "Mauretania" et le "Lusitania" de traverser l'Atlantique en quatre jours. Nous avons sur nos concurrents l'avantage de 1,000 milles de distance, ce qui nous permet de faire facilement le trajet en quatre jours d'une terre à l'autre, avec des vaisseaux de cette vitesse. Je n'oublie pas cependant que les paquebots du type du "Mauretania" et du "Lusitania" ne sont encore qu'à l'état d'expérience, commercialement parlant. Au point de vue de la navigation ils ont prouvé qu'ils étaient capables de faire le service qu'on leur demandait, mais au point de vue du succès commercial nous sommes encore dans les ténèbres, et personne ne peut dire que ces deux vaisseaux qui ont bénéficié de fortes subventions de la part du gouvernement impérial ont donné de bons résultats.

C'est un fait bien connu que tous ces paquebots de première classe n'ont pas donné de bons résultats au point de vue du commerce et qu'il est absolument nécessaire dans tous les pays du monde que les gouvernements leur viennent en aide. Les Allemands ont commencé ; les Américains ont suivi, puis les Anglais et les Canadiens, mais bien que tous ces paquebots de première classe aient reçu des subventions de leurs gouvernements, il y a une limite à toute aide, et la question est de savoir si les vaisseaux du type du "Mauretania" et du "Lusitania" obtiendraient, si on leur supprimait le secours que l'Angleterre leur a accordé jusqu'à présent, un succès commercial suffisant. Leurs propriétaires disent que le temps n'arrivera jamais où ils pourront se dispenser de l'aide du gouvernement.

Même si aujourd'hui, nous ne sommes pas en état d'avoir des vaisseaux comme le "Mauretania" et le "Lusitania", nous pouvons nourrir l'espoir d'avoir des paquebots filant de vingt à vingt et un nœuds à l'heure, et ces paquebots traverseront facilement l'Atlantique en cinq jours. Admet-

tant que même s'il fallait cinq jours pour traverser l'Atlantique, je crois pouvoir exprimer l'espoir, sinon la confiance, que nous pourrons arriver à faire la traversée d'un continent à l'autre en cinq jours, peut-être quatre jours, mais je ne voudrais pas l'affirmer.

Mais on est à peu près certain que la traversée peut se faire en cinq jours. Reste ensuite la traversée de l'océan Pacifique, sur laquelle nous n'avons pas de données sûres. Dans le moment, le gouvernement canadien accorde une subvention à deux services transpacifiques, un pour la Chine et le Japon et l'autre pour l'Australie. Le service par les "Empress" est sous tous les rapports excellent, mais ces paquebots n'ont qu'une vitesse de 13 nœuds à l heure et conséquemment la traversée entre Vancouver et Hong-Kong est considérée un peu lente en ces temps de transport rapide.

Le service entre Vancouver et l'Australie n'a pas jusqu'à présent donné le résultat que nous espérions, et nous sommes en négociation dans le moment pour l'améliorer. Nous avons payé $40,000 par année pour aider à ce service. Le transport du courrier d'un côté à l'autre de l'Atlantique nous coûte présentement environ $50,000 par année. Conséquemment, pour le transport des dépêches sur l'Atlantique et le Pacifique nous payons actuellement $450,000 et c'est à nous d'examiner jusqu'à quel point nous devrons compléter le service actuel en vue d'arriver à ce que nous désirons.

Sir Joseph Ward, premier ministre de la Nouvelle-Zélande, a dit à la conférence de Londres qu'il voulait un service de navigation sur le Pacifique égal au service sur l'Atlantique, à savoir : des paquebots filant 22 nœuds à l'heure, pour que la traversée entre Vancouver et Auckland puisse être effectuée en dix ou douze jours. Ce projet est peut-être trop ambitieux pour nous présentement. Pour ma part, je serai heureux d'avoir le même enthousiasme que mon honorable ami sir Joseph Ward qui a déclaré que la Nouvelle-Zélande était prête à souscrire une subvention de £100,000 sterlings en faveur d'une ligne de navigation de ce genre. C'est certainement une très forte subvention de la part d'un pays comme la Nouvelle-Zélande dont la population est moins d'un million d'âmes, mais sir Joseph Ward attachait tant d'importance à une ligne de navigation directe entre les possessions anglaises qu'il était prêt à conseiller au parlement de son pays d'accorder cette subvention généreuse.

Il me semble douteux qu'il soit possible d'avoir un service de ce genre sur l'océan Pacifique. Nous devons admettre que ces subventions postales doivent être calculées surtout sur le chiffre de la population qu'il y a à desservir. La population de la Nouvelle-Zélande est d'environ un million ; la population de l'Australie est de moins de cinq millions, et la population de la côte canadienne du Pacifique ne dépasse pas 200,000 âmes. Il est possible que cette population ne soit pas assez nombreuse pour nous justifier d'établir un service de vingt-deux nœuds à l'heure sur l'océan Pacifique, et nous sommes en conséquence obligés de chercher si nous ne pouvons pas nous contenter d'un service moins rapide. Il est très possible que nous ayons un service de 18 nœuds entre Vancouver et Auckland, et entre Auckland et Sydney, et avec des paquebots de cete vitesse, la traversée entre Auckland et Vancouver pourrait se faire en seize jours. Entre Vancouver et Auckland, la distance est de 6,824 milles, et de Auckland à Sydney d'environ 1,200 milles marins. Cela représente une traversée d'au moins vingt-un jours par des paquebots de 18 nœuds à l'heure, ce qui n'est pas suffisant pour satisfaire l'Australie qui a peut-être le droit de demander un service plus rapide. Nous devons donc chercher s'il n'est pas possible d'établir un service de 20 nœuds sur l'océan Pacifique.

Il m'est impossible dans le moment de dire si l'on peut obtenir ce service ou non ; c'est une question qu'il faut étudier avec grand soin et pour le moment, le Gouvernement ne veut pas demander à la Chambre d'approuver aucun projet arrêté. La seule chose que nous demandons à la Chambre à l'heure qu'il est est d'autoriser le Gouvernement à discuter la question avec les gouvernements de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande afin de connaître la question bien à fond, et plus tard de proposer à la Chambre un plan défini si cela est possible. Tout le monde admet que c'est une idée excellente; nous reconnaissons tous qu'elle s'impose, mais en même temps, le Gouvernement ne peut fermer les yeux sur le fait que le projet présente d'assez nombreuses difficultés pour en rendre l'entier accomplssement impossible.

Il nous faut donc agir avec beaucoup de précaution et examiner tous les détails. Nous sommes renseignés sur les conditions de la traversée de l'Atlantique ; nous savons quel service nous pouvons donner à travers le continent, mais au sujet de l'océan Pacifique, nous sommes encore dans l'incertitude, et bien que le projet puisse être réalisé et exploité, nous n'en sommes pas encore absolument certains.

Nous ne voulons pas en abordant ce sujet donner à la Chambre plus d'espoir que nous en entretenons nous-mêmes. Nous ne voulons pas induire la Chambre à croire que nous sommes certains que le projet est absolument réalisable, parce qu'il y a encore certaines choses à considérer et à décider. Il faut étudier avec soin les conditions climatériques de l'océan Pacifique et chercher peut-être les moyens de les combattre. Ces conditions sont telles qu'elles peuvent être un obstacle à l'exécution du projet. On m'a dit que les steamers rencontraient dans cet océan les mê-

mes difficultés que nous rencontrons ici pour faire de la vapeur ; les conditions climatériques exercent presque la même influence sur la production de la vapeur à l'Equateur que sur l'océan Glacial et pour toutes ces considérations, tout en en demandant à la Chambre d'accorder une attention sympathique à ce projet, le Gouvernement ne s'engage en aucune manière, nous ne prenons aucun engagement et nous ne la présentons pas comme étant de réalisation certaine.

La Chambre se rappellera que tout ce que nous demandons, c'est qu'elle approuve cette résolution. Tout ce que nous demandons pour le présent, c'est qu'elle nous autorise à ouvrir des négociations avec l'Australie en vue de trouver les moyens d'établir le service transatlantique que nous désirons, et, si l'on arrive à la conclusion qu'il est possible de l'établir, d'en proposer la réalisation au Parlement.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord)): Nous avons écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Je crois que la Chambre et le pays conviendront avec moi que l'auteur de la résolution n'a pas été aussi affirmatif dans ses déclarations devant cette Chambre qu'il l'a été à la conférence impériale de 1907, lorsqu'il a proposé, non pas cette résolution, mais une certaine résolution ayant le même objet en vue. A cette époque, mon honorable ami n'avait aucune hésitation. Non seulement il favorisait le projet, non seulement il croyait qu'il était praticable, mais, si je ne me trompe pas, il a demandé à la conférence d'établir immédiatement un service entre la Grande-Bretagne, l'Australie et la Nouvelle-Zélande en passant à travers le Canada.

Je crois que la question est assez importante pour m'autoriser en ce moment, vu certaines déclarations et les déductions que l'on en a tirées, de prendre quelques minutes pour exposer l'histoire du projet de communication améliorée par steamer entre le Canada et l'Angleterre, et entre l'Angleterre et l'Australie, par voie du Canada comme route de terre. Il n'est pas vrai de dire que l'idée qui a été discutée à la conférence de 1907 et dont l'honorable ministre a parlé lorsqu'il est arrivé à Québec à la fin de l'année dernière, était une idée nouvelle. C'est le bon moment, je crois, de citer ce que l'honorable premier ministre disait dans son discours à Québec. Il disait :

> Pendant les cinq derniers jours de la conférence, j'ai émis une nouvelle idée qui est devenue presque historique—la ligne panbritannique. Je proposai l'établissement immédiat d'un service rapide de paquebots sur l'Atlantique et le Pacifique. Je suis parfaitement convaincu que mon projet est tout dans l'intérêt du Canada et de l'empire, et bien que je sois devenu vieux et ait blanchi au service du pays, je suis prêt à travailler avec toute l'énergie dont je suis capable à la réalisation du projet.

Sir WILFRID LAURIER

L'honorable député de Brandon (M. Sifton) qui a fait un exposé très complet de la question il y a quelques mois dans cette Chambre, a aussi déclaré en termes très catégoriques que la résolution proposée par sir Wilfrid Laurier à la conférence de 1907 comprenait le genre de l'histoire du projet de communication ininterrompue entre l'Angleterre et ses possessions au delà des mers.

Un autre fait sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre est le revirement complet d'opinion de l'honorable premier ministre entre ce qu'il exprimait à la conférence de 1907 et le discours qu'il a prononcé aujourd'hui en proposant cette résolution ; il a changé d'opinion sur cette question de même que sur d'autres en 1887, en 1889, 1890 et 1896. L'idée de ce projet a grandi lentement. Elle ne s'est pas présentée soudainement à l'esprit de nos très honorables amis ou à l'esprit d'aucune autre personne. Comme la plupart des idées, elle a eu sa période d'incubation, sa naissance et sa croissance graduelle, jusqu'à ce qu'elle ait atteint une forme plus avancée et plus complète. Depuis que l'ancien contrat avec la compagnie Allan pour le transport du courrier a été fait, le Canada s'est efforcé continuellement d'améliorer ce service. Les anciens paquebots de 9, 12 et 13 nœuds à l'heure qui transportaient notre courrier postal et les passagers sur l'Atlantique sont devenus bien vite insuffisants pour répondre aux besoins d'un Canada uni et progressif. Les hommes clairvoyants qui vivaient alors, aussi clairvoyants et même plus que ceux qui vivent aujourd'hui, ont vu qu'il était nécessaire d'améliorer ce service et ils ont travaillé avec cet objet en vue autant que leurs ressources et les circonstances le leur permettaient.

En 1886-1887, le gouvernement conservateur d'alors demanda des soumissions pour un service de 15 à 18 nœuds à l'heure et en 1888, lorsque l'on constata que ce service n'était pas suffisant, on entama des négociations en vue d'obtenir la coopération de l'Angleterre et du Canada pour établir un bon service de steamers sur les océans Atlantique et Pacifique. C'est là le commencement de l'idée qui a grandi depuis, à savoir: l'établissement de lignes de navigation entre l'Angleterre et ses possessions au delà des mers, et de la coopération de tout le monde au projet. En 1887, si je ne me trompe pas, cette idée prit corps pour la première fois lorsque la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a établi un service mensuel entre la Chine et le Japon. Cette compagnie a signé alors, et l'a exécuté depuis, un contrat avec le gouvernement anglais pour le transport des dépêches, ce gouvernement lui payant une subvention assez forte pour lui permettre d'inaugurer un service de navigation sur l'océan Pacifique entre Vancouver, la Chine et le Japon.

Nous arrivons maintenant à 1889, et l'idée grandit toujours. Cette année-là, j'ai eu l'honneur moi-même, en ma qualité de ministre des Finances, de proposer trois résolutions dans cette Chambre, et on peut voir en les relisant qu'elles contenaient le germe d'un service à vapeur panbritannique. Dans une de ces résolutions, je proposais d'établir un service de transport pour les passagers et les marchandises entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Le Gouvernement demandait au Parlement £25,000 ou $125,000, qui lui furent accordés pour l'inauguration d'un service bi-mensuel ou, s'il n'était pas possible d'établir ce service, une somme moindre pour un service mensuel entre Vancouver, Auckland et Sydney ou quelque autre port d'Australie.

Une deuxième résolution avait pour but de venir en aide à l'établissement d'un service bi-mensuel entre le Canada, la Chine et le Japon ; le Gouvernement demandait pour cela la somme de £25,000 à condition que l'Angleterre accordât une subvention beaucoup plus forte pour le même service, et aidât à l'établir d'une façon permanente.

Une troisième résolution, enfin, proposait l'établissement d'un service entre l'Angleterre et le Canada avec escale à un port de France. Le Gouvernement demanda et obtint une subvention annuelle de $500,000 pendant dix ans, payable suivant les conditions et négociations qui étaient proposées entre la mère-patrie, laquelle devait s'engager à accorder une contribution substantielle.

Or, quelle fut l'attitude à cette époque de mon très honorable ami et des honorables députés qui l'entourent sur cette question. Ils ont critiqué tant et plus la proposition d'établir un service entre l'Australie et le Canada, mais ils n'ont pas proposé d'amendements. Au sujet du service entre le Canada, la Chine et le Japon, ils ont encore critiqué et mon très honorable ami lui-même a proposé un amendement pour remettre à plus tard l'exécution du projet, parce que, disait-il, nous n'étions pas suffisamment renseignés.

Mon honorable ami a combattu aussi le projet du service entre l'Angleterre et le Canada pour lequel nous demandions une subvention de $500,000, et il a proposé un amendement en disant qu'il ne voyait pas comment nous pourrions retirer quelque avantage de cette subvention de $500,000.

M. McMullen s'est montré adversaire acharné des trois propositions ; M. Mills avait ses doutes ; sir Richard Cartwright critiquait comme il a toujours fait ; M. Jones, d'Halifax, déclarait que tout le projet était mauvais. Le ministre actuel des Douanes (l'hon. M. Paterson) déclarait que tant que le pays conserverait le régime de la protection, il était inutile d'améliorer les moyens de communications entre ces deux pays, lorsque par notre tarif nous tendions à empêcher les échanges commerciaux. M. Davies, avec sa véhémence habituelle, déclarait que cette politique était la plus illusoire que l'on pouvait proposer. On trouve ces paroles à la page 1384 du hansard de 1889 (v. a.) et l'amendement de mon très honorable ami à l'effet de remettre la question à plus tard est aux pages 1329 et 1389 du hansard (v. a.) de la même année.

L'idée d'unir l'empire anglais et d'en faire coopérer toutes les parties à l'établissement de voies de communication les reliant les unes avec les autres n'était-elle pas aussi bonne alors qu'elle l'est aujourd'hui ? Est-ce que l'idée de ce projet, quand bien même il n'aurait pas donné d'avantages commerciaux équivalents à la somme dépensée, n'aurait pas eu l'effet d'unir plus étroitement les possessions anglaises et de placer sur la route directe le Canada qui, jusqu'à cette époque en avait été tenu éloigné, n'était pas aussi bonne alors qu'elle l'est aujourd'hui. La grande route a-t-elle été changée depuis 1899 ? Ne sommes-nous pas encore sous la même longitude et latitude qu'alors ? Je ne crois pas que la position géographique de l'Australie ait changé, ni que l'Angleterre ait été transportée dans une autre partie de l'océan. Les mêmes conditions géographiques, les mêmes idées d'union et de coopération entre les différentes parties de l'empire étaient exprimées dans ces propositions, mais à cette époque, mon honorable ami ne pouvait les voir et vous ne pouviez pas les lui faire entrer dans la tête, même à coups de maillet. Pourquoi ? Je ne sais pas.

Or, les choses ont marché, et quelques années plus tard le projet de communication entre les différentes parties de l'empire a fait de nouveaux progrès. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre à lire des extraits du hansard, mais je passerai de 1890 à une autre période importante dans l'histoire du Canada et l'empire. Je veux parler de la conférence intercoloniale qui a eu lieu en 1894, conférence à laquelle la Grande-Bretagne était représentée dans la personne de lord Jersey, qui en était le président et à laquelle prenait part des représentants des colonies australiennes et de l'Afrique du sud. Tous ces délégués se sont réunis dans la ville d'Ottawa et pendant une quinzaine de jours ou à peu près, ont étudié et discuté les questions intéressant les différentes parties de l'empire. Qu'est-ce qui a eu lieu ? La conférence a donné une grande place dans les débats à la question que mon honorable ami dit aujourd'hui être une idée nouvelle qui lui est venue le 15 mai 1907 et qui lui aurait traversé l'esprit comme un éclair. Que voyons-nous ? Je vois que le représentant de la Nouvelle-Zélande, M. Lee Smith, a proposé la résolution suivante :

Que cette conférence étudie la question d'un service postal entre l'Angleterre, l'Australie, via le Canada.

Voilà la ligne panbritannique telle que l'a définie aujourd'hui mon très honorable ami ; elle partait de Londres, de Liverpool ou un autre port d'Angleterre, touchait au Canada, traversait le continent par le chemin de fer canadien du Pacifique, prenait les paquebots à Vancouver, arrivait à la Nouvelle-Zélande, et ensuite allait à Sydney. Voilà dans une ligne et demie exactement le projet contenu dans cette résolution. J'ai eu l'honneur d'appuyer cette résolution lorsqu'elle a été présentée à la conférence. Elle a été approuvée par tous les délégués, non pas par sympathie, mais avec grand cœur. Cette résolution comprenait tout le projet ; non seulement elle fut adoptée, mais peu de temps après, sir Adolphe Caron proposait dans le même ordre d'idées, une résolution plus précise qui fut adoptée unanimement et qui est ainsi conçue :

1. Cette conférence désire exprimer son approbation cordiale des efforts heureux faits par le Canada et la Nouvelle-Galles du Sud pour l'établissement d'un service mensuel régulier de navigation entre Vancouver et Sydney, et affirme qu'il est bon que les colonies intéressées coopèrent raisonnablement au succès du projet et à sa permanence.

2. La conférence apprend avec plaisir les démarches qui sont faites aujourd'hui par le Canada pour obtenir un service des dépêches et des passagers, possédant toutes les améliorations modernes pour le transport des articles d'une nature périssable sur l'Atlantique jusqu'en Angleterre, et la subvention considérable que le Canada a offerte pour obtenir l'établissement de ce service.

Nous avions à cette époque des renseignements officiels à ce sujet. Aujourd'hui, l'honorable premier ministre ne peut pas montrer que l'Angleterre fournira un seul louis ou qu'une colonie aidera à l'exécution du projet.

3. Cette conférence considère cette ligne directe, ininterrompue et rapide de communication projetée entre l'Australie et la Grande-Bretagne, comme ayant une importance majeure pour le développement du commerce intercolonial et pour l'unité et la stabilité de l'empire.

Toutes les idées exprimées aujourd'hui par mon honorable ami le premier ministre sont contenues dans cette résolution.

4. Vu que le Gouvernement impérial contribue au transport du courrier...

Toujours le même raisonnement, vous voyez.

...entre l'Angleterre et l'Australie via Brindisi ou Naples, la somme de £95,000 par année, tandis que les recettes postales du transport sur l'océan ne s'élève qu'à £3,000, contribue aussi au service postal entre Vancouver, le Japon et la Chine, £45,000, moins £7,300 payés par l'amirauté, cette conférence croit qu'il est raisonnable de demander respectueusement que le gouvernement impérial accorde un secours au service rapide proposé sur l'Atlantique et le Pacifique, plus particulièrement le département des Postes anglais, qui, bien qu'il paie la forte subvention de £104,231 par année à la ligne entre Liverpool et New-York n'a jusqu'à présent accordé aucune aide pour le maintien d'une communication postale directe entre l'Angleterre et le Canada.

C'est la résolution au complet, et aucun membre de la conférence coloniale ne s'est opposé à son adoption. On l'a discutée longuement, et le ton des discours était très sympathique. Bien que l'on reconnût qu'il y avait des difficultés dans l'exécution du projet, on n'en a pas indiqué de plus fortes que celles que l'honorable premier ministre indique aujourd'hui, lorsqu'il dit que nous sommes entièrement dans les ténèbres au sujet du service de l'océan Pacifique. Lord Jersey lui-même, qui représentait l'Angleterre et qui portait beaucoup d'intérêt et de sympathie à la question, a approuvé de tout cœur le projet et se déclarait prêt à donner son encouragement personnel, et l'appui des grands intérêts qu'il avait dans l'empire à la réalisation de ce projet.

Ainsi que je l'ai dit, cette résolution a été adoptée unanimement. Or, je ne puis voir comment un homme soucieux de la vérité peut, en 1907, venir nous dire que c'est lui qui a eu l'idée du projet. Mais, monsieur l'Orateur, les dernières paroles n'étaient pas tombées des lèvres de l'honorable premier ministre canadien à la conférence de Londres que les représentants de l'Australie se levaient et disaient que pendant les dix dernières années ils avaient demandé continuellement dans leur pays cette ligne qu'ils appellaient la "all red route". De sorte qu'il n'y a rien de nouveau, ni dans l'idée ni dans le nom du projet, et comment le premier ministre du Canada, s'il veut respecter la vérité historique peut-il faire des assertions comme celle-là? Je ne le sais pas. Ce n'est à moi de le dire. Je ne puis répondre à ces questions.

Je n'ai pas besoin de citer les paroles de sir Adolphe Caron, de lord Jersey, d'autres ou de moi-même, mais je citerai ce que l'honorable premier ministre lui-même a dit lorsque cette question a été discutée et adoptée à la conférence de 1894 :

On a prétendu que nous devions établir entre l'Angleterre et ses possessions une ligne de steamers au moyen de laquelle on pourrait favoriser le commerce entre le Canada et l'empire anglais à l'exclusion du reste du monde. Je veux simplement dire que cette idée est absolument absurde.

C'est la meilleure parole que l'honorable premier ministre a prononcée en faveur de l'idée en 1894. Que dit-il aujourd'hui? La Chambre l'a entendu. Imbu de l'idée qui reposait sur des bases stables alors, et comptant sur la promesse d'une subvention de £75,000 de la part de l'Angleterre pour le service de l'Atlantique, et d'une subvention aussi forte pour le Pacifique, de même qu'une subvention considérable en faveur

du service entre le Canada, la Chine et le Japon, appuyé sur les bonnes dispositions des délégués d'Australie, qui disaient être prêts à aider à l'excution de ce projet en souscrivant £50,000 par année, le Gouvernement fit un contrat avec les compagnies de navigation pour un service de 20 nœuds à l'heure entre le Canada et l'Angleterre, et ce contrat a été remis à mon honorable ami lorsqu'il est arrivé au pouvoir en 1896.

L'honorable chef du Gouvernement déchira ce contrat, et il entama des négociations absurdes au sujet d'établissement d'une ligne de steamers en goulot de bouteille. Il revint d'Angleterre en 1897, et le 7 octobre de la même année, lorsqu'il y avait, je crois, une élection dans la ville de Toronto, il électrisa la chambre de commerce et les citoyens de cette ville en leur lisant un télégramme qu'il avait reçu du ministre des Finances (M. Fielding). "Petersen a signé le contrat aujourd'hui. Il a fait son dépôt," et mon honorable ami ajoutait qu'en 1900 ou 1901 la nouvelle ligne de steamers rapides entrerait en activité et coûterait $250,000 environ moins que ce que le Canada se proposait de payer en 1896.

Monsieur l'Orateur, l'histoire des négociations avec les Petersen est connue de tout le pays, qui en a conservé bonne mémoire. Le dépôt fut fait ; mais mon honorable ami l'a remis plus tard et n'a pas insisté sur l'exécution du contrat. Immédiatement après ou à peu près vers ce temps les prix de construction des navires a augmenté en prix à cause de la demande de navires pour la marine anglaise et autres circonstances, a augmenté de 25, 30 et 40 p. 100, de sorte que le Gouvernement se trouve en face d'un marché qui l'empêchait de faire construire ces paquebots aux mêmes prix qu'ils auraient pu être construits en 1896.

Monsieur l'Orateur, si le contrat de 1896 avait pu être exécuté nous aurions eu dès l'année 1900, un service de paquebots de 20 nœuds à l'heure entre le Canada et l'Angleterre.

Aujourd'hui mon honorable ami est descendu jusqu'à un service de 20 nœuds. Alors qu'il se trouvait à Londres, il a, métaphoriquement parlant, mis son poing sous le nez de Lloyd George, disant : Il nous faut rien moins qu'un service de 24 nœuds sur l'Atlantique—il a reçu l'appui chaleureux de sir Joseph Ward qui a demandé et fait consentir mon très honorable ami à un service de 22 nœuds sur le Pacifique. Maintenant, il se contente d'un service de 20 nœuds sur l'Atlantique, d'un service de 17 ou de 18 nœuds sur le Pacique. Il a dit ici aujourd'hui, et c'est la vérité, que sir Joseph Ward demandait un service de 24 nœuds sur l'Atlantique, pour navires ne portant pas cargaison, et un service de 22 nœuds sur le Pacifique. Pour cela, la Nouvelle-Zélande donnerait £100,000, mais sans cette condition autant vaudrait demander la lune que £100,000 à la Nouvelle-Zélande. Aujourd'hui, mon honorable ami se contente d'un service de 20 nœuds sur l'Atlantique et de 18 nœuds sur le Pacifique. Il sait parfaitement bien que les £100,000 de sir Joseph Ward ne seront jamais versés pour un service lent comme celui-là. Il est bon, je crois, que notre pays connaisse le genre de proposition que mon très honorable ami a soumis à la conférence en 1907. En lisant le rapport de cette conférence, trois choses m'ont particulièrement choqué. L'une c'est le déclaration mesquine et puérile qu'a faite le maladroit ministre de la Marine et des Pêcheries en réponse à la proposition que le Canada fasse quelque chose pour la défense navale de notre territoire à titre de contribution à la défense navale de l'empire. Je n'insisterai pas là-dessus aujourd'hui. Il a fait le bilan de tous les canots, bateaux plats et petits vapeurs faisant la patrouille sur d'obscurs terrains de pêche et sur les étendues plus considérables de l'Atlantique et du Pacifique et il a trouvé la magnifique somme de $3,000,000 dépensée en dix ans par le Canada pour la protection de ses propres pêcheries. Il a dit : Voilà notre contribution à la marine et à la défense de l'empire, et elle est suffisante. Mon très honorable ami est entré à la conférence—et c'est là le second point qui m'a choqué—le dernier jour des séances ; ses défauts le suivent à Londres comme ils le suivent ici ; il est prêt quand tout le monde est fatigué et c'est alors qu'il soumet ses grands projets. Le dernier jour de la conférence, il lui a soumis sa proposition et il a exigé qu'on la discutât et qu'on l'adoptât sur-le-champ. Combien de temps lui a-t-il fallu pour saisir la conférence impériale assemblée de cet immense projet ? Moins de trois minutes. Quels renseignements a-t-il donnés ? Absolument aucun, si ce n'est certaines données géographiques quant au nombre de nœuds et aux heures. Voilà tout. Son discours ne contient absolument rien que la lecture de la résolution et un état des distances entre les différents ports. S'il n'a pas été plus clair quant aux distances qu'il l'a été aujourd'hui lorsqu'il s'est lancé sur l'obscur Pacifique, je plains la conférence quant à la somme de connaissances réelles qu'elle a pu obtenir de lui. Aujourd'hui, il a voulu nous conduire d'Aukland à Sydney par une navigation d'environ 500 milles.

La distance réelle est de 1,280 milles. Son calcul des distances est obscurci par les nuages qui semblent entourer son projet quant au Pacifique. Ainsi un projet d'une nature économiquement révolutionnaire a été soumis à une conférence impériale composée des plus illustres représentants de l'empire, sans aucuns renseignements, si ce n'est les données géographiques, mesures de temps par nœuds et par heures. Quelle était sa proposition ? Elle était bien diffé-

rente de celle qui a été adoptée et bien éloignée, par conséquent de la résolution qui nous est soumise aujourd'hui. Voici ce que le très honorable monsieur a proposé :

Que dans l'opinion de la conférence, les intérêts de l'empire exigent qu'en autant que cela se peut, ses différentes parties soient reliées enre elles par les meilleures communications possibles pour le transport des courriers et des voyageurs; qu'à cette fin des mesures soient immédiatement prises pour l'établissement d'un service rapide entre la Grande-Bretagne et le Canada, et, en passant par le Canada, avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et aussi avec la Chine et le Japon.

On remarquera qu'il dit, en autant que la chose est possible et non pas en autant que la chose est praticable. Tout est possible, si vous voulez faire l'effort nécessaire.

Que le service sur l'océan Atlantique soit fait par des paquebots égaux quant à l'allure et à l'aménagement aux meilleurs qui existent, et sur l'océan Pacifique par des paquebots d'une allure de pas moins de 18 nœuds et se rapprochant sous tous autres rapports, autant que les circonstances le permettront, des paquebots de l'Atlantique; qu'afin de mettre en œuvre le projet ci-dessus, la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande soient appelés à contribuer l'aide financière nécessaire en proportions équitables.

Au cours de sa brève harangue, il n'a pas même essayé de calculer le coût probable de l'entreprise, mais il a profité de l'occasion pour déclarer au nom du Canada, qu'il garantissait que nous contribuerions plus que notre tiers en indiquant que cette contribution pourrait s'élever à $1,000,000 ou à $1,300,000. Dès que ce projet nuageux, encore plus nuageux que celui qu'il nous soumet aujourd'hui, étant donnés les maigres renseignements sur lesquels il était basé, a été jeté devant la conférence impériale, des hommes pratiques s'en sont emparés. M. Deakin a immédiatement exprimé son adhésion, mais il voulait savoir beaucoup de choses quant aux perspectives commerciales et quant au coût ? La ligne transporterait-elle des marchandises ? car c'est le transport des marchandises qui intéresse l'Australie. Quel en serait le coût? car bien que nous soyons prêts à payer quelque chose pour l'idée impériale, nous avons à considérer et à consulter nos contribuables, et l'on ne doit pas nous pousser au delà de ce qui est raisonnable.

M. Lloyd George a interrompu M. Deakin au moment ou il parlait des possibilités commerciales et du coût, pour dire : Voilà une des questions que je voulais poser. M. Deakin a dit entre autres choses :

Conséquemment, nous n'envisageons pas cette proposition avec défaveur, mais je dois dire que ses possibilités économiques, de notre côté, sont tellement limitées que la subvention requise peut se trouver tout à fait au delà de ce que nous pourrons contribuer.

M. FOSTER.

Puis il a demandé des renseignements et des détails sur ces points importants. Sir William Lynne a dit :

Milord et messieurs, cette route a été souvent proposée en Australie. On l'appelle la route " All Red " parce qu'elle passe entièrement sur le territoire britannique et il est très désirable que nous l'obtenions, mais je crains, comme mon premier ministre ,que la subvention devra être très élevée.

On a cité sir Joseph Ward. Sir Joseph Ward s'est montré enthousiaste, extraordinairement enthousiaste en faveur de ce projet dans sa forme la plus élevée de 24 nœuds sur l'Atlantique et de 22 nœuds sur le Pacifique. Son idée était de transporter les voyageurs d'Auckland à Vancouver en treize jours ; c'est ce qu'il voulait, et rien de moins. Il a dit :

Je suis peut-être trop optimiste sur cette question, mais mes observations reposent sur ce point capital, c'est que si vous voulez établir des communications de ce genre, il vous faut dépenser assez d'argent pour obtenir des paquebots de fort tonnage—pour les passagers et les courriers seulement, à mon avis, avec certaines cargaisons spéciales entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Il a parlé des difficultés du transbordement et il a demandé comment des paquebots portant cargaison de Londres pourraient soutenir le coût et les retards de deux transbordements, l'un du vaisseau au chemin de fer du côté de l'Atlantique, l'autre du chemin de fer au vaisseau sur la côte du Pacifique ; il en concluait, avec raison, je crois, qu'il fallait à la Nouvelle-Zélande une ligne rapide et largement aménagée, dont on retrancherait presque entièrement le transport des marchandises.

Je désire aller un peu plus loin et montrer ce que M. Lloyd George pensait de cette proposition. Il dit :

Lord Elgin et messieurs, je suis bien aise que sir Wilfrid Laurier nous ait soumis un projet que nous pouvons examiner sans entrer en conflit avec quelque mandat populaire et sans empiéter sur le terrain des controverses fiscales. Je regrette seulement que cette proposition ne nous ait pas été soumise à temps pour nous permettre de la mettre sérieusement à l'étude et d'exposer devant la conférence des opinions mûries. J'ai eu connaissance de ce projet hier pour la première fois. J'ai vu la résolution hier soir, je crois, et celle qui se trouve imprimée à l'ordre du jour s'en éloigne notablement sur un ou deux points. Nous avons fait ce que nous avons pu dans le temps très court à notre disposition pour l'étude d'une proposition pratique aussi importante, et nous avons demandé à ce sujet certains renseignements.

Même la présente discussion fait voir combien le problème est difficile et qu'il importe de l'examiner à tous les points de vue. Il vous faut tenir compte de bien des choses. Et d'abord quelle est la meilleure route à suivre? Quant à l'importance qu'il y a à rapprocher l'Australie et la Nouvelle-Zélande de la mère patrie, cela n'est pas contestable, et le gouvernement adoptera sans hésiter les

trois premières lignes de la résolution de sir Wilfrid Laurier, afin d'affirmer que nous acceptons cette proposition, en principe. Mais c'est là une question qu'il faudra étudier avec grand soin; comme l'a dit M. Deakin, on devrait la soumettre au jugement d'experts.

Voilà une chose très sensée. S'imaginer que les représentants du gouvernement britannique voteraient en faveur d'une proposition établissant une ligne rapide comme celle qu'on leur proposait sans l'intervention d'experts—je ne vois pas comment on aurait pu espérer cela ; c'est la preuve qu'il était absolument futile de soumettre de cette façon une proposition d'affaires. M. Lloyd George continue :

Puis nous ne pouvons l'examiner sans tenir compte de la question du transport des marchandises. Il faut tenir compte de cela. Il ne s'agit pas d'un service rapide du courrier, mais aussi du transport à bon marché des marchandises et des matériaux venant des colonies.

Sir Wilfrid Laurier s'est opposé à un tel raisonnement. Il s'est levé presque immédiatement et a dit entre autres choses :

Nous ne pouvons faire plus, quant à nos communications avec le Canada que d'avoir un service égal au meilleur qui existe maintenant entre New-York et l'Angleterre. Cela, je crois, n'exige ni les connaissances ni le témoignage d'experts. Si vous n'êtes pas prêts à faire cela, alors tout le projet tombe.

Sir Wilfrid Laurier, fidèle à ses traditions, ne requiert ni les connaissances ni le témoignage d'experts pour ses grands projets. Il va plus loin et dit, en parlant de la question d'une manière générale :

Je ne crois pas qu'il s'agisse ici d'une question pour les experts, mais bien d'une question politique. Nous voulons avoir la ligne panbritannique, comme on l'a si heureusement reconnu en Australie, passant sur le territoire britannique exclusivement. S'il en est ainsi, les experts ne sont pas du tout nécessaires. Si une compagnie où il entrerait des hommes comme lord Strathcona, par exemple, s'engageait à faire le service requis pour une somme donnée, vous auriez à décider s'il vous convient de la payer ou non. Les experts dans ce cas ne seraient pas nécessaires.

En voilà de la sagesse—payez le montant, mais ne vous demandez pas si oui ou non vous êtes en mesure de la payer étant donné l'avantage que vous en pourrez tirer. Il continue :

Quant au service sur l'Atlantique, nous voulons qu'il soit égal au meilleur qui existe maintenant au monde. Il ne s'agit pas ici des connaissances des experts, mais d'une question politique; l'aurons-nous, ne l'aurons-nous pas? Si nous voulons l'avoir, il nous faudra payer.

Cependant, mon très honorable ami exigeait, en 1896, des rapports d'experts, alors que nous proposions de voter une subvention de $500,000 pour un service rapide sur l'Atlantique. Il passe ensuite à la partie du projet qui regarde le Pacifique et il dit :

Ici encore les experts ne sont pas nécessaires. C'est une question politique. Aurez-vous ou n'aurez-vous pas un tel service?

Il a déclaré aujourd'hui que lorsque nous nous approchons du Pacifique tout est incertain et obscur ; cependant, il ne sentait pas le besoin d'experts pour examiner le projet soit du côté de l'Atlantique, soit du côté du Pacifique. M. Lloyd George a dit encore :

J'ai parlé des experts au cours de mes remarques, mais ce n'est point là ma proposition. Ce que je propose peut s'exprimer par les paroles dont s'est servi M. Deakin dans sa résolution, la semaine dernière. Je me suis servi des mots " enquête consultative ", lui s'est servi du mot " systématique ". Au fond, c'est la même chose. Nous ne pouvons vraiment pas nous prononcer maintenant quant a la meilleure manière d'accomplir la chose. La résolution n'a pas même été placée à l'ordre du jour. Je ne crois vraiment pas que cela soit juste. Si nous devons, comme je le crois, considérer cette mesure comme d'une immense importance pratique, je crois qu'il aurait été juste d'en communiquer la teneur tout au moins au gouvernement impérial. Nous avons eu des copies de toutes les résolutions relatives à la réforme fiscale, mais aucune de la seule proposition pratique que nous aurions pu examiner. Elle devrait être soumise au cabinet. Nous avons eu connaissance de cette résolution ce matin pour la première fois; et c'est vraiment, je dois le dire, nous prendre trop au dépourvu de nous engager, non pas à une proposition générale qu'il est désirable d'examiner la question, mais de nous engager quant à la route à suivre, à un service de 20 nœuds ici, de 24 nœuds là, de 18 nœuds ailleurs. Voilà assurément des points qui exigent un examen. La différence du coût entre un service de 18 et de 20 nœuds est, me dit-on, tout simplement prodigieuse. Les chiffres que l'on me donne rendent la chose presque impossible. Il est possible qu'en y regardant de près, il se trouve que quelque armateur a simplement voulu nous effrayer; je n'en sais rien, mais les chiffres sont alarmants. Nous demander de nous engager jusque dans les plus petits détails (car c'est cela que l'on veut dire) sans la moindre conférence entre nous quant au meilleur plan à suivre, je ne crois vraiment pas que cela soit tout à fait juste.

Lord Elgin, le président, a formulé la même objection, et à la fin mon très honorable ami, après avoir soutenu vaillament sa proposition, a cédé et l'amendement a été adopté en la forme où nous la trouvons aujourd'hui sur notre ordre du jour. Voilà pour ce point.

Maintenant, lorsque mon très honorable ami vient aujourd'hui demander à la Chambre d'appuyer ce projet, son attitude s'accorde-t-elle avec celle qu'il a prise en 1907 au moment de la conférence ?

Alors il voulait un service de 24 nœuds et rien moins que cela sur l'Atlantique et un service de pas moins de 22 nœuds sur le Pacifique. Pour un service de 22 nœuds sur le Pacifique, sir Joseph Ward voulait bien garantir une subvention de £100,000.

Aujourd'hui il en vient à un service de 20 nœuds entre la Grande-Bretagne et le Canada et de 18 nœuds ou moins sur le Pacifique.

Mon honorable ami veut-il réfléchir un moment à ce qui s'est passé depuis 1896 ? Aujourd'hui de magnifiques paquebots d'un type excellent font le service entre un port britannique et nos ports canadiens en six jours au moins, et cela s'est produit graduellement, mais dans un certain sens rapidement aussi, par le développement commercial et l'amélioration générale de notre pays. Supposons qu'aujourd'hui, en promettant un certain montant, il puisse obtenir un service de 20 nœuds au lieu du service de 18 nœuds qui existe déjà. Combien se propose-t-il de payer ? L'honorable député de Brandon (M. Sifton) dit que cela nous coûterait un million et demi de dollars par année. Nous payons maintenant, dit-il, $680,000 pour le service des courriers sur les deux océans, de sorte que la subvention additionnelle serait d'environ un million par année. Mon très honorable ami croit qu'elle serait de $1,000,000 à $1,300,000 par année. C'est une question pratique. A l'heure qu'il est, dans nos circonstances présentes, sommes-nous en mesure de payer ou de promettre au nom du pays de payer $1,000,000 ou $1,500,000 de plus par année pendant dix ans afin d'obtenir une amélioration du service qui nous ferait gagner une journée, certainement pas davantage. C'est une question pratique. Ce dont je me plains, c'est que mon très honorable ami se propose de faire adopter cette mesure par la Chambre sans nous donner de renseignements commerciaux ou autres que les déclarations générales et vagues qu'il a faites. Il ne nous dit pas qu'il insistera pour un service de 20 nœuds ou de 24 nœuds. Il ne nous dit pas si ce service pourra être obtenu à un coût minimum de $1,000,000 ou à un coût maximum de $1,500,000. Il demande seulement, après que ce projet aura été appuyé par la Chambre, le pouvoir d'entrer en négociations. C'est là, si mon honorable ami veut me pardonner, que son attitude est un peu suspecte. Souvenez-vous, monsieur l'Orateur, de ce qui a eu lieu en 1903, alors que le projet du Grand-Tronc-Pacifique a été adopté. Alors mon très honorable ami était pressé. Il ne voulait pas d'experts ni de renseignements. Aucun ingénieur n'avait jamais construit de ligne sur la vaste étendue du Grand-Tronc-Pacifique entre Moncton et Winnipeg, aucun voyageur ne l'avait parcourue. Mon honorable ami a déclaré à cette époque qu'il n'y avait plus lieu d'attendre et que nous ne pouvions pas attendre ; peu importaient les opinions des experts, les renseignements ou le coût ; la chose est mûre, a-t-il dit, et je veux qu'on l'adopte immédiatement.

Que cela ressemble aux événements de la conférence de 1907. Le premier ministre a dit : sans experts et sans les renseignements requis pour l'établissement de ce service, je garantis que le Canada paiera sa part, même jusqu'à concurrence d'un million et demi par année. L'expérience nous démontre maintenant ce que le pays a dépensé et ce qu'il dépensera probablement pour avoir pris au mot mon honorable ami en 1903. Il a calculé que le coût total en argent, du chemin de fer transcontinental national serait de $13,000,000. Le ministre des Douanes a emboîté le pas et s'est servi de cet argument dans tout l'Ontario. Le ministre des Finances ayant soigneusement revisé le tout, en a placé le coût à $52,000,000. Le ministre des chemins de fer nous arrive aujourd'hui, et laissant de côté les points terminaux, l'intérêt et une foule d'autres choses, il nous dit que le coût sera d'au moins $114,000,000. Mon ami qui siège à ma droite (M. R. L. Borden) d'après un calcul modéré et, je crois, soigneusement fait, estime que le chemin de fer terminé de Moncton à la ville de Winnipeg coûtera de $170,000,000 à $180,000,000. En déduisant de son calcul $11,000,000 qu'on déclare discutables, bien que la chose ne me semble pas l'être du tout, et nous basant sur les chiffres et les données du Gouvernement, cette ligne de chemin de fer nous coûtera entre $160,000,000 et $170,000,000. Nous sommes donc défiants et nous n'aimerions pas, nous ne voulons pas voter en faveur d'une proposition soumise par mon très honorable ami dans le huitième mois de la session, qui comporte l'imposition de fardeaux additionnels sur le peuple jusqu'à concurrence de peut-être $15,000,000, sans être assuré qu'un contrat ne sera pas signé pendant la vacance et que le premier ministre ne nous arrivera pas, l'an prochain, comme il l'a fait dans le cas du Yukon et dans d'autres cas, avec un engagement en règle, en disant à ses partisans : Nous sommes engagés, engagés envers l'Australie, engagés envers la Nouvelle-Zélande, engagés envers la Grande-Bretagne, et vous devez nous appuyer—ce que sa suite obéissante ferait comme par le passé. Les conditions financières dans notre pays sont telles qu'il est nécessaire de scruter avec grand soin tout projet d'imposer au peuple déjà un fardeau additionnel de peut-être $15,000,000 pendant dix ans à venir. Le ministre des Finances a quelque expérience du marché monétaire de Londres. Il s'est vanté l'autre jour que nous avions obtenu notre argent, mais il n'a guère expliqué que nous l'avons parce que les promoteurs l'ont fourni et qu'ils détiennent maintenant 50 p. 100 de l'émission totale. Parce que nous avons obtenu cet argent des promoteurs, croit-il qu'il en est devenu plus facile pour nous de négocier sur le marché de Londres un autre emprunt de quatre, six ou huit millions, comme il sera obligé de le faire au cours de cette année et au commencement de l'an prochain ? Aujourd'hui

les revenus du Canada tombent à raison de un million par mois ; aujourd'hui les impôts augmentent au taux de 16 pour cent en dix ans ; et d'autres obligations additionnelles s'accumulent sur les épaules du peuple pendant les derniers jours de la présente session, obligations dont quelques-unes peuvent être nécessaires, mais dont certaines autres, je dois le dire, ne sont pas nécessaires du tout.

Avec tout cela en perspective l'opposition ne se propose pas de se rendre solidaire d'une proposition par laquelle nous aurons à rencontrer des obligations nouvelles se montant à $10,000,000 ou à $15,000,000 lorsque le prochain parlement se réunira à Ottawa.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ontario) : La date si tardive où cette motion nous est soumise, alors que l'on espère que la prorogation pourra avoir lieu samedi en huit, est une indication que le Gouvernement ne s'attend pas à la discussion très longue ou très sérieuse d'une proposition aussi grave et importante. Nous devons donc nous estimer heureux qu'elle n'ait pas été retardée encore davantage.

L'amélioration des communications entre les différentes parties de l'empire est d'une absolue importance, cela ne fait pas le moindre doute. C'est là depuis plusieurs années un article de la foi conservatrice et de la politique conservatrice. Je n'ai pas à parcourir de nouveau la route déjà suivie par mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster); il a fait voir ce que nous appelons maintenant au Canada la route "All Red", est pratiquement la même que celle que, sous le même nom, l'on prône depuis déjà plusieurs années en Australie et en Nouvelle-Zélande et qu'elle n'est que le développement normal des idées et des propositions débattues dans cette Chambre longtemps avant que le très honorable monsieur prît le pouvoir, en 1896. Je ne désire pas retenir la Chambre longtemps ; qu'on me permette cependant de faire remarquer que depuis 1896, les conditions ont beaucoup changé dans notre pays. Ce qui était d'une politique nécessaire et essentielle, en 1896, peut bien n'être ni aussi essentiel ni aussi important aujourd'hui. Le gouvernement conservateur du pays espérait, en 1895, l'établissement d'un service de 20 nœuds sur l'Atlantique. Depuis 1896, le service sur l'Atlantique s'est amélioré de 14 à 15 et à 18 nœuds. Nous avons aussi sur le Pacifique un service de 14 nœuds. Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) parlant sur cette question à Montréal, il y a quelques années, s'est servi d'un langage qui ressemble singulièrement à celui du premier ministre aujourd'hui, mais qui est bien loin de l'attitude prise par ce très honorable monsieur à la conférence impériale ainsi que des opinions exprimées avec beaucoup de force et d'éloquence par l'honorable député de Brandon (M. Sifton) alors qu'il parlait sur le même sujet dans cette enceinte, lors du débat sur le budget.

A la conférence impériale le premier ministre a proposé un service de 24 ou de 25 nœuds ; je crois que l'honorable député de Brandon a prôné l'établissement d'un service de ce genre en invoquant les plus forts arguments possibles, dans le discours qu'il fit à la Chambre au cours du débat dont je viens de parler. Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture discutant cette question à Montréal, il n'y a pas bien longtemps, lors d'un banquet offert à sir Charles Fitzpatrick alors ministre de la Justice, disait :

> Pour ma part, quant à cette question d'une ligne rapide, je demanderais qu'on construisit des navires pouvant parcourir 18 ou 20 nœuds, transporter 10,000 ou 12,000 tonnes de marchandises, et pouvant donner le confort voulu à environ 250 passagers. Ce type de navire est profitable et confortable. Je préférerais traverser l'Atlantique dans un vaisseau sûr offrant tous ces avantages de confort, que dans ces navires rapides. Ces derniers peuvent faire la traversée plus rapidement que d'autres du même type; mais on voyage plus aisément et plus confortablement à bord d'un navire à cargaison. J'estime que ces derniers pourraient faire escale à certain port du littoral pour l'avantage des passagers dont le temps est limité, et continuer leur voyage jusqu'à un port de l'intérieur. Il est assez facile d'obtenir une ligne rapide, mais cela coûte bien cher, et je me demande pourquoi nous nous engagerions dans une entreprise de ce genre. A l'heure qu'il est, il existe parmi un certain nombre de Canadiens une tendance à faire encourir toutes sortes de dépenses au pays, mais encore faut-il ne pas aller trop loin dans cette direction.

Cela semblerait être un coup sérieux porté aux déclarations du très honorable premier ministre à la conférence coloniale, tout en étant une réplique très forte aux arguments avancés par l'honorable député de Brandon au cours de la session actuelle.

Je m'arrêterai ici pour mentionner l'intérêt considérable qu'a pris le haut commissaire du Canada à ce projet destiné à améliorer les communications entre les différentes parties de l'empire. Que nous acceptions ou que nous rejetions toutes les vues énoncées par lord Strahcona relativement à la vitesse moyenne qu'on pourrait en réalité obtenir, dans l'état où se trouvent actuellement nos relations avec la mère patrie, nous devons tous reconnaître avec gratitude et apprécier les grands services que cet homme distingué a rendus à l'empire sous ce rapport comme sous beaucoup d'autres, et l'intérêt sincère qu'il a toujours montré en faveur de tout ce qui peut tendre à la prospérité de notre vaste pays et à celui de l'empire en général.

En discutant ce sujet au cours de cette session, mon honorable ami de Brandon, et

le très honorable premier ministre, dans son discours aujourd'hui, ont attaqué cette question en se plaçant uniquement au point de vue du service des passagers et de celui des dépêches, sauf une seule exeception à laquelle je ferai allusion en passant où l'honorable député de Brandon parle du transport des marchandises. Je considère que c'est là une omission plutôt sérieuse. Loin de moi l'idée de diminuer l'importanse du meilleur service de passagers et de dépêches qu'on peut raisonnablement ensayer, grâce à nos ressources d'établir entre la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. J'apprécie parfaitement tous les arguments qu'on a mis de l'avant en faveur de cette idée ; je tiens compte spécialement de ce que l'honorable député de Brandon a dit à ce propos. Les arguments qu'il a invoqués se recommandent à notre attention. Au point de vue du sentiment, dans le but de relier ensemble les habitants des différentes parties de l'empire, de leur permettre de constater les énormes ressources du Canada et, par suite, de promouvoir le développement de ces dernières, pour tous ces motifs et pour beaucoup d'autres que le manque de temps ne me permet pas d'expliquer en détail, je reconnais l'importance de cette grande question. Mais souvenons-nous—il me semble que ce point est entièrement oublié—qu'après tout le transport des passagers et celui des dépêches ne constituent pas toutes les relations commerciales qui doivent réellement exister entre la Grande-Bretagne et le Canada, entre ce dernier et les autres parties de l'empire. Quand on étudie ce que représente cette idée de promouvoir l'ndustrie et le commerce dans les différentes parties de l'empire, on doit reconnaître qu'après tout cela dépend de l'échange libre des produits, et de l'avantage que nous avons de faire parvenir aux marchés de la mère patrie et à ceux de l'Europe, les communications étant plus faciles et les transports plus rapides même à l'heure qu'il est, nos produits naturels et ceux de notre industrie.

C'est en cela que consiste le commerce. Sans vouloir, en aucune façon, diminuer l'importance des autres motifs qu'on a invoqués, j'ose exprimer le regret de ce que les personnes qui ont à cœur ce grand projet, semblent ne pas avoir étudié suffisamment cet aspect de la question. Si l'on met de côté ces considérations qui tiennent plutôt du sentiment, et la possibilité d'attirer ici les capitaux étrangers, ce dont je viens de parler, quel sera le bénéfice que le peuple retirera de communications plus faciles entre les différentes parties de l'empire ? Combien de cultivateurs et de producteurs canadiens ont l'occasion de traverser l'Atlantique durant l'année ? Combien, par contre, de ces cultivateurs et de ces industriels sont intéressés au point de vue de leurs affaires chaque année, au transport plus facile, plus direct et plus économique de leurs produits au marché de la mère patrie ? 70, sinon 80, sinon 85, sinon 90 p. 100 de notre population est intéressé grandement à cette question primordiale pour ces gens ; et toute proposition qui n'est pas basée sur une étude sérieuse de ce problème, ne doit pas se recommander à l'assentiment du Parlement non plus qu'à celui du peuple. Nous savons que vu l'état de choses qui existe aujourd'hui dans le monde entier, nous sommes obligés de soutenir sur les marchés de la Grande-Bretagne la concurrence, non seulement contre les cultivateurs et les industriels des Etats-Unis, mais encore contre ceux de l'Europe, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie. Nous ne pourrons rivaliser avec eux s'il manque un système de compartiments frigorifiques modernes et efficace ; et ce système ne peut être complètement efficace s'il manque un anneau à la chaîne qui doit relier l'endroit de production aux marchés du vieux monde. Donc ces détails essentiels—des taux de transport moins élevés pour nos marchandises, des moyens de transport améliorés, et un système de compartiments glacières—me semblent avoir été complètement négligés par le Gouvernement.

Il est une autre raison qu'a fait ressortir mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster). On ne peut nier que la période très prospère par laquelle a passé le Canada, à l'instar des autres pays, et qui a duré jusqu'à l'année dernière, ait engagé le Gouvernement à faire des dépenses énormes, à assumer des responsabilités considérables dont on commence à réaliser la véritable mesure. Quand nous nous trouvons en présence d'une dépense variant de $178.000,000 à $200,000,000 occasionnée par la construction du Transcontinental ; quand nous constatons combien énormes sont les demandes de deniers publics qui nous viennent de toutes les parties du pays, lorsque nous entendons les promesses par trop généreuses des ministres ; quand nous réalisons que jusqu'à présent nous n'avons pas développé dans le vrai sens du mot les ports du Canada ; lorsque nous constatons que nous ne faisons que commencer l'amélioration réelle de nos cours d'eau intérieurs ; que nous considérons les mille et une demandes se rapportant au développement réel de notre pays, à des améliorations qu'il faudra nécessairement faire au cours des années prochaines, nous commençons à comprendre que les ressources du Canada, quelque grandes qu'elles soient, peuvent manquer dans un avenir rapproché, si nous n'avons pas soin de tenir compte du montant des dépenses que nous faisons encourir au pays. Voyons, par exemple, le budget de l'exercice en cours. Le Gouvernement a déjà déposé un budget s'élevant à $127,412,724, et si le bruit qui court est vrai, nous aurons encore un budget supplémentaire énorme, et peut-être des

subventions pour un montant encore plus considérable pour les chemins de fer. Nous devons faire face à des dépenses énormes, non seulement pour le Transcontinental, mais encore pour chaque département de l'administration. Nous devons avoir grand soin de bien comprendre jusqu'à quel point nous engageons d'avance le crédit du Canada.

Examinons un instant les termes de cette résolution :

Que attendu que lors de la conférence coloniale qui a eu lieu récemment dans la cité de Londres, la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité:

Que cette conférence est d'avis qu'il est dans l'intérêt de l'empire que ses différentes parties soient reliées, autant que faire se peut, par les meilleurs moyens possibles de communication en ce qui concerne le transport des dépêches, des passagers et des marchandises, et qu'à cette fin il est expédient que la Grande-Bretagne soit reliée au Canada, et par le Canada, avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande par le meilleur service possible, à un coût raisonnable; que pour mettre à exécution le projet ci-dessus, les ressources financières nécessaires devraient être fournies par la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande en proportion équitable.

Je ne crois pas qu'il se trouve ici quelqu'un qui ne sympathise pas de tout cœur à ce qui fait l'objet de ce projet de résolution. Cependant si l'on s'en tient à la lettre de cette dernière, nous n'avons pas besoin actuellement d'une compagnie désignée, puisque notre responsabilité est garantie par l'expression " à un coût raisonnable "„ et que tout reste en l'état. Le très honorable premier ministre n'a pas mentionné ce qu'il entendait en parlant de " coût raisonnable " dont le pays devrait contribuer sa quote-part. Il ne nous a pas fourni de renseignement nous indiquant jusqu'à quel montant il sera prêt à engager le crédit du Canada dans le but d'obtenir un service de vingt ou de vingt et un nœuds. L'eût-il fait que nous ne pourrions peut-être reposer trop de confiance dans tout cela, parce que l'expérience que nous avons acquise dans le cas de son estimation du coût du Transcontinental nous obligerait à multiplier par quinze le chiffre qu'il nous présenterait. Voici la suite de la résolution :

Qu'il est à désirer que des mesures soient prises aussitôt que possible pour obtenir les résultats visés par ladite résolution.

Ce paragraphe semble complètement inutile, parce qu'il énonce simplement ce qui est proposé en termes mieux définis dans le dernier paragraphe. L'alinéa suivant se lit comme suit :

Que cette Chambre approuve par les présentes les termes de ladite résolution, affirmant que le Canada est prêt à assumer sa part raisonnable des obligations financières nécessaires.

Je me serais contenté parfaitement de ce paragraphe, n'eussent été les circonstances que j'ai mentionnées, c'est-à-dire si le très honorable premier ministre et celui qui s'est fait l'avocat habile de ce projet, mon honorable ami de Brandon (M. Sifton), n'avaient soigneusement omis de faire la moindre allusion aux améliorations opérées, grâce à ce service dans le transport des marchandises. L'honorable député de Brandon terminait ainsi le discours qu'il a prononcé durant cette session :

Quant au Canada, voilà ce qu'on peut invoquer si l'on se place au point de vue du commerce. En deux ou trois mots il est facile de résumer la situation. Aujourd'hui, le service des dépêches, des passagers et des marchandises, j'entends le service le meilleur et le plus rapide entre le Canada et la Grande-Bretagne se fait par les Etats-Unis, et celui de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande par le continent européen. Il ne passe ni par nos ports ni sur notre territoire. Autrement dit, au point de vue des paquebots et du service des transports océaniques pour les marchandises, le Canada au lieu de tenir le premier rang se trouve loin en arrière.

Il a parlé du transport des marchandises, mais la raison pour laquelle je ne puis accepter entièrement sa proposition, c'est que tout son discours n'a été qu'un plaidoyer en faveur d'un crédit énorme pour l'amélioration du service des passagers et de celui des dépêches, c'est qu'il n'a pas dit un mot quant au montant qu'on pourrait appliquer aux fins d'améliorer le service de transport des marchandises, ou celui des compartiments-glacières.

D'après ce paragraphe du projet de résolution, le Canada s'engage à assurer sa quote-part des obligations quant au point de vue des finances nécessaires. Je ne vois aucun avantage particulier dans cet engagement que nous prendrions, parce que nous n'en connaissons jusqu'à présent ni la nature ni l'étendue exacte. Tout cela sera soumis de nouveau au Parlement, si je ne me trompe. Le premier ministre lui-même, si j'ai bien saisi la portée de ses observations, ne se propose pas de conclure un traité définitif, ni de lier le Canada à une convention bien arrêtée tant que le projet—ce plan, ainsi qu'on le désigne dans le dernier paragraphe de ce projet de résolution—n'aura pas été soumis aux parlements impérial et coloniaux. Quel avantage le Canada retirera-t-il en s'engageant ainsi à acquitter des obligations vagues et indéfinies, lesquelles, si ce dernier paragraphe signifie quelque chose, doivent être soumises au Parlement avant d'être ratifiées. Il peut y avoir une raison de sentiment dans cette disposition mentionnée au paragraphe dont je viens de parler, mais au point de vue pratique, il me semble que ce projet de résolution pourrait être modifié avec avantage en omettant ce dernier paragraphe.

(La séance suspendue à une heure est reprise à trois heures.)

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, avant la suspension de la séance, je commentais les divers paragraphes de la résolution proposée. J'avais fait observer que le second paragraphe semble ne servir qu'à la fin indiquée tout au long dans le dernier. Le deuxième paragraphe dit :

Qu'il est à désirer que des mesures soient prises aussitôt que possible pour obtenir les résultats visés par ladite résolution.

Le dernier paragraphe déclare qu'il est à désirer que les divers gouvernements s'entendent le plus tôt possible sur un plan déterminé pour atteindre cette fin. Donc ce paragraphe est superflu. Quant au troisième paragraphe, j'ai fait observer qu'il constituait un engagement que nous contractions pour une dépense illimitée, et qu'il est inutile à moins qu'il ne serve à excuser le Gouvernement qui engage ainsi d'avance le crédit du Canada. C'est pourquoi, je suis porté à croire que le troisième paragraphe ne servira à aucune fin pratique, en réalité. Si le Parlement pourra étudier toutes ces questions, quand ce projet sera soumis, pourquoi dire dans ce paragraphe que notre pays est prêt à acquitter sa quote-part légitime des obligations financières nécessairement contractées ? Ces obligations doivent représenter un coût raisonnable ; dans ce cas, je serais enclin à penser que toute la question doit être laissée à la discrétion et au jugement du Parlement quand ce projet lui sera soumis. Pourquoi alors dire d'avance que notre pays est prêt à assumer sa quote-part légitime des obligations financières nécessairement encourues, à moins que le Gouvernement ne soit prêt à renseigner la Chambre sur ce qu'il sait relativement à cette quote-part du coût raisonnable. Je vais citer le quatrième paragraphe :

Que cette Chambre est d'avis qu'il est à désirer que les gouvernement de l'Australie, du Canada et de la Nouvelle-Zélande conviennent, avec le moins de délai possible, d'un plan défini pour mettre à exécution les termes de ladite résolution de la conférence coloniale, —ledit plan devant être soumis à la considération du parlement impérial et des parlements coloniaux.

Je ne m'oppose pas à la phraséologie de ce paragraphe du moment qu'on y ajoutera une clause dont je vais parler dans un instant, et qui le rendra absolument clair et certain, de façon à ce que, si par hasard le Gouvernement voulait risquer le crédit du pays dans une dépense aussi considérable, avant d'avoir consulté le Parlement pour lui faire ratifier ce qui aurait été fait d'avance, il ne le pourrait pas. La phraséologie de ce paragraphe me porte à me demander, en passant, quel peut être le plan que proposera le Gouvernement. J'ai déjà insisté sur l'extrême importance qu'il y a, à mon sens, d'étudier d'une manière juste et raisonnable le moyen de diminuer les taux de transport des marchandises et l'établissement d'un système de compartiments-glacières. Je suis heureux d'observer qu'à la récente conférence coloniale, M. Lloyd George a suivi, apparemment, l'opinion que j'entretiens. A la page 568 du rapport de la conférence, je trouve ceci :

M. DEAKIN : Puis-je ajouter qu'à l'heure qu'il est nous sommes reliés à ce pays par un service alternatif passant par le Cap ou par le canal de Suez? Ce sont là nos principales routes pour le transport de nos marchandises, ce qu'elles continueront toujours d'être, parce qu'elles ne présentent pas le désavantage du transbordement.

M. LLOYD GEORGE : Elles sont une très grande importance au point de vue du développement du commerce.

Ces paroles indiquent son opinion que j'ignorais complètement quand j'ai discuté cette question il y a environ un an. Il a insisté sur son sentiment qu'une des considérations importantes, peut-être la plus importante, se rapporte au développement du commerce grâce au transport des produits nécessaires à la consommation entre les différentes parties de l'empire. A la page 577 du même rapport je trouve que M. Lloyd George s'est servi des paroles suivantes :

Nous ne pouvons étudier ce sujet sans tenir aussi compte du transport des marchandises. Il ne faut pas oublier cela. Il ne s'agit pas uniquement d'un service de dépêches rapide, mais encore du transport plus économique des produits et des marchandises des colonies. J'estime que c'est là un détail qui nous intéresse spécialement.

Parlant en mon nom personnel, je considère que cette question est très importante en vérité en tant qu'elle concerne le Canada. Notre principal débouché pour nos produits agricoles est le marché britannique ; il en sera ainsi probablement durant plusieurs années encore. Epargner un cent sur le transport d'un boisseau de blé quand on en expédie 100,000,000, ce sera réaliser un gain de $1,000,000 dont profiteront les cultivateurs du Canada. Si, grâce à un système de compartiments frigorifiques, on pouvait expédier au marché anglais, en parfait état, nos produits périssables, ce serait autant de gagné pour ceux d'entre nous qui se livrent à cette production.

A ce propos, me permettra-t-on de présenter une autre observation ? On veut apparemment négocier en vue d'obtenir un service de paquebots de 20, de 21 nœuds sur l'Atlantique. Ainsi que le faisait ressortir l'honorable représentant de Toronto-nord, le Gouvernement ne fait que proposer aujourd'hui ce que, en réalité, le gouvernement précédent avait accompli il y a douze ans, avant l'arrivée au pouvoir des ministres actuels ; de plus cette proposition du premier ministre peut donner lieu à une autre observation : si des entre-

prises particulières, qui n'ont pas compté sur des subventions de l'Etat, ont amélioré leur service de l'Atlantique au point qu'au lieu d'un service de quatorze ou de quinze nœuds, nous en avons un de dix-huit nœuds, ne pourrions-nous pas raisonnablement compter que ces mêmes particuliers établiront dans un avenir plus ou moins rapproché un service de 20 ou de 21 nœuds. Je n'occuperai pas plus longtemps l'attention de la Chambre en discutant ce sujet, et je terminerai en proposant l'amendement suivant à la résolution proposée par le très honorable premier ministre :

Que ladite résolution soit amendée en retranchant les deuxième et troisième paragraphes et en les remplaçant par les suivants:

" Que cette Chambre, tout en témoignant sa vive sympathie pour l'objet de ladite résolution, désire exprimer l'opinion que des taux plus favorables de fret et un système absolument efficace de compartiments frigorifiques doivent être les traits caractéristiques de tout semblable projet de transport."

Et en ajoutant le paragraphe suivant, à la fin de ladite résolution:

" Que, en tenant compte des dépenses très considérables et des obligations très lourdes imposées au pays par l'administration actuelle, le Gouvernement ne devrait pas lier le Canada à un tel projet, ni à un contrat ou dépense quelconques pour de telles fins avant que ce projet ait été soumis au Parlement du Canada et en ait reçu l'approbation."

L'hon. CLIFFORD SIFTON (Brandon) : Monsieur l'Orateur, je veux dire quelques mots sur la résolution présentée par le très honorable premier ministre. Je tiens tout d'abord à exprimer le plaisir que j'éprouve de voir inscrit à l'ordre du jour ce projet de résolution. Personnellement, j'aurais préféré que cette résolution fût soumise à la députation plus tôt, au cours de cette session, pour des raisons que j'indiquerai tout à l'heure ; n'empêche que je me félicite de ce que le Gouvernement ait pu trouver le moyen de déposer ce projet de résolution par l'intermédiaire du premier ministre lui-même.

Je ne suis pas spécialement concerné dans cet historique rétrospectif que nous a fait de cette question mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster). Je m'y trouve intéressé, cependant, en ce sens que l'honorable député a blâmé les actes passés des membres du parti ministériel d'aujourd'hui. Dans des questions de ce genre, il vaut aussi bien attribuer à un parti ce qui s'est produit il y a vingt ou vingt-cinq ans.

L'état de choses s'est tellement modifié qu'il paraîtrait non civilisé, en vérité, celui dont les opinions sur quelques-unes de ces questions ne se sont pas modifiées, suivant les circonstances changées, elles aussi. Je suis prêt à admettre que mon honorable ami de Toronto-nord a servi la cause de ce projet de résolution quand il a démontré— ses observations ont été concluantes de même que celles de l'honorable leader de l'opposition—que la politique traditionnelle du parti conservateur avait toujours été de favoriser tout ce qui tendait à établir de meilleurs moyens de communications entre les différentes parties de l'empire britannique. Cela est vrai, sans conteste, mais pour une partie seulement, et j'estime que c'est cette dernière qui est en honneur maintenant grâce aux ministres actuels. Je suis convaincu que si la Chambre adopte ce projet de résolution, et que si l'on montre la diligence voulue, opportune et légitime, avant longtemps nous pourrons réaliser les vœux de ces sujets britanniques et des Canadiens fidèles à la couronne d'Angleterre qui tous désirent ardemment la réalisation complète et efficace de ce projet. Je crois, cependant, que nos honorables amis de la gauche, s'ils voulaient suivre la politique traditionnelle de leur parti, devraient nous donner un appui un peu plus enthousiaste que celui qu'ils nous prêtent aujourd'hui ; en effet, l'honorable leader de l'opposition peut dire qu'il y a beaucoup de choses de bon dans son amendement, cependant, ce dernier ne signifie autre chose, pour le présent du moins, que la négation du principe contenu dans cette résolution proposée par le très honorable premier ministre. Après tout, nous nous trouvons aujourd'hui dans cette position : le premier ministre et ses collègues ont assisté à la conférence coloniale à laquelle les représentants de toutes les colonies ont adopté une résolution aux fins d'améliorer le système de transport entre les différentes parties de l'empire mentionnées dans cette résolution. La question maintenant que doit se poser le Parlement du Canada est celle-ci : Allons-nous approuver ou condamner l'attitude prise par la conférence coloniale? Voilà la question directe qu'il nous faut résoudre. Je suis porté à croire qu'après mûr examen, on constatera que toute cette question est entourée de difficultés telles, qu'il est impossible au Gouvernement, à la phase où elle en est rendue, d'entrer dans des détails tels que ceux mentionnés par l'honorable chef de l'opposition dans la première partie de son amendement, la seconde partie se rapportant à un aspect tout à fait différent de la question.

On le voit, les auteurs réels de ce problème sont tels que le Gouvernement n'est pas en mesure de proposer au Parlement, un projet de ce genre, comme s'il s'agissait d'un projet se rattachant au développement intérieur du Canada, et qui ne relève que de la juridiction du Gouvernement et du Parlement canadiens. La proposition dont nous sommes saisis intéresse différentes parties de l'empire : la Grande-Bretagne, l'Australie, le Canada et la Nouvelle-Zélande. Il faut, d'abord, obtenir une expression d'opinion, une proposition de nature générale à laquelle souscrivent tous les intéressés. La proposition générale est consa-

crée dans la résolution de la conférence impériale, mais il faut ensuite que les intéressés constatent ce qu'il est possible de faire. Il faut préciser le chiffre de la dépense, discuter la question sous tous ses aspects, dans tous ses détails, élaborer un projet que chaque gouvernement puisse proposer à son parlement. Ce sont là des mesures préliminaires.

M. R. L. BORDEN : Je ferai observer que mon amendement ne touche pas à cette partie de la résolution.

L'hon. M. SIFTON : Mais l'honorable député le voit, dans la première partie de l'amendement, il est question de mesures à prendre relativement aux transports de marchandises et aux installations frigorifiques, se rattachant au service ; c'est là une question de détail qui doit se régler à une étape subséquente des délibérations. Ces questions ne sauraient être décidées maintenant par une des parties intéressées avant que le projet, dans ses grandes lignes, ait été élaboré. On me pardonnera sans doute, si je glisse ici un mot d'explication personnelle. Il a régné quelque malentendu à mon égard et relativement à mon attitude touchant cette question. Aussi il convient que j'offre un mot d'explication à la Chambre. Je n'ai jamais eu et ne compte jamais posséder dans ce projet d'intérêt autre que celui que doit prendre tout député fédéral à un grand projet tendant au bien-être du Canada. Je ne compte jamais être intéressé financièrement dans ce projet et si j'y ai participé, c'est tout simplement dans le but de créer une impression favorable parmi ce groupe du public de la Grande-Bretagne avec lequel je suis venu en contact. L'intérêt que je porte à ce projet est affaire de patriotisme et je n'ai fait que ce que d'autres auraient fait en pareille circonstance. Si je présente cette observation, c'est que je ne veux pas me trouver dans la posture d'un homme qui préconise devant cette Chambre un projet dans lequel il possède ou compte posséder à l'avenir des intérêts d'ordre financier. J'ajoute que, celui qui s'intéresserait au succès de ce projet ne saurait se flatter de l'espoir d'en bénéficier financièrement. C'est un de ces projets qui devra être lancé, poussé et exécuté par des gens décidés à y consacrer leur temps et leur labeur dans le seul but de travailler au bien-être général des pays britanniques intéressés.

Quand la conférence impériale eût adopté cette résolution, les membres de la conférence se séparèrent et ils n'eurent plus l'occasion favorable d'étudier la question ou d'obtenir de nouvelles lumières. Durant mon séjour en Angleterre on me suggéra que je pourrais utilement consacrer quelque temps à recueillir des renseignements sur la question, et à orienter l'enquête vers une voie d'où il pourrait en dernière analyse, découler des résultats utiles.

Le résultat de mes recherches, de concert avec lord Strathcona notre haut-commissaire, c'est qu'un service comme celui projeté et visé par les représentants à la conférence impériale ou qui se rallierait aujourd'hui leur approbation, coûterait probablement £1,000,000, sous forme de subventions obtenues des différents gouvernements intéressés. Le député de Toronto-nord a semblé révoquer en doute la nature précise du service projeté, mais certains extraits empruntés des délibérations de la conférence impériale semblent indiquer qu'à l'époque où l'on formula la première fois la proposition, tous les membres de la conférence impériale ne partageaient pas le même avis sur les mesures à prendre pour l'exécution du projet. Je ferai observer à la Chambre que c'est précisément là ce à quoi on devait s'attendre.

Le premier ministre du Canada présenta sa résolution et à ce moment, chacun abondait dans son sens sur les mesures à prendre en vue de l'exécution de ce projet. Nécessairement, ces opinions se modifieront quelque peu au cours des débats ultérieurs et à mesure que la lumière se fera. J'affirme sans hésitation, en ce qui concerne l'Australie et la Nouvelle-Zélande, qu'elles se contenteraient pour le moment d'un service de paquebots filant à une allure de 24 nœuds sur l'Atlantique et de 20 nœuds sur le Pacifique, de Vancouver à Auckland et de là en Australie. Un service de 20 nœuds sur le Pacifique et un service de 24 nœuds sur l'Atlantique seraient acceptables aux différents membres de l'empire intéressés dans le projet et rallieraient leur approbation, en tant qu'application de la résolution adoptée par la conférence impériale. Parlant de façon générale, ce service assurerait le transport des dépêches et des passagers, de la Grande-Bretagne au Canada en 5 jours, à Vancouver en 9 jours et à la Nouvelle-Zélande en 25 jours au plus. Aujourd'hui, le service est d'environ 7 jours de la Grande-Bretagne à un port canadien, de 12 jours pour Vancouver et de 38 jours en Nouvelle-Zélande; de sorte que la Nouvelle-Zélande réaliserait une économie d'environ 13 jours, pour le transport des dépêches et des passagers. Aujourd'hui le transport des correspondances postales et des passagers de la Nouvelle-Zélande, est bien défectueux. La situation s'est donc sensiblement modifiée ; depuis l'époque de la conférence impériale ; le public a discuté la question et la lumière s'est faite dans les esprits. Tous les intéressés sont convaincus qu'en toute probabilité, le service dont j'ai donné la description est parfaitement susceptible de réalisation et que ce serait le meilleur service qu'il serait possible d'obtenir moyennant une dépense raisonnable.

M. ARMSTRONG : Ce service comprendrait-il le transport des produits d'origine canadienne ?

L'hon. M. SIFTON : Le transport des marchandises, oui. Les paquebots qui ont servi de base aux évaluations avaient une capacité de 1,000 tonnes de marchandises pour les navires fréquentant l'Atlantique et de 3,000 pour ceux naviguant sur le Pacifique. Les faits attestent qu'une capacité supérieure à 1,000 tonnes pour les paquebots rapides sur l'Atlantique ne serait guère utile, parce que, pour l'ensemble de l'année, en toute probabilité c'est là à peu près le volume de transports que les compagnies réussiraient à obtenir de leurs clients. En réalité, les paquebots les plus rapides desservant New-York ne transportent pas 1,000 tonnes de moyenne. Les paquebots de la compagnie de chemin de fer du Pacifique desservant Québec et Saint-Jean en obtiennent un peu plus de transports. Par conséquent, la résolution ayant été adoptée par la conférence, on a recueilli sur la question autant de renseignements qu'il est possible d'en obtenir, et s'il est possible de tirer quelques conclusions de l'attitude prise par la Grande-Bretagne, c'est que si les colonies désirent l'exécution de ce projet, elles doivent s'entendre, se consulter, élaborer un projet bien précis et le présenter à l'approbation du gouvernement impérial. Evidemment, c'est là l'attitude qu'il convient au gouvernement britannique d'adopter et par conséquent il est essentiel que quelqu'un prenne l'initiative ; or vu l'attitude adoptée par le Canada relativement au projet dans son ensemble, ainsi que le vif intérêt qu'elle manifeste pour le succès de l'entreprise, il est logique que notre pays joue le rôle principal dans la mise à exécution du projet. Voici donc ce que demande le premier ministre : la résolution étant adoptée, le projet dans ses grandes lignes ayant été approuvé en autant que faire se peut, avant qu'on puisse formuler une proposition commerciale bien précise, le Gouvernement canadien doit être autorisé à s'aboucher sur la question avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, formuler une proposition bien définie, puis s'adresser au gouvernement impérial, lui demander de sanctionner le projet, et de le mettre à exécution. A mes yeux c'est la seule proposition pratique qu'on puisse formuler et qui offre quelque chance probable de succès.

Au risque de tomber dans les redites, je désire présenter une courte observation sur le prix de revient de l'entreprise. Des experts en matière de transports maritimes à Londres, ont été chargés de dresser une évaluation aussi précise que possible touchant le coût de ce service sur l'Atlantique et sur le Pacifique, le chiffre probable des recettes sur lesquelles on peut compter avec sûreté, et le déficit de toutes sources que le budget pourrait accuser. On a calculé qu'une subvention d'environ £1,000,000 sterling serait nécessaire et on a estimé que ce serait une assez juste répartition des charges que de demander au gouvernement britannique de supporter la moitié de cette dépense, tandis qu'à concurrence de £100,000 que l'Australie fournirait probablement £75,000 et le Canada £325,000 de subvention annuelle. Actuellement le Canada, à en juger d'après les résultats des opérations du dernier exercice, débourse $679,000 pour les services sur l'Atlantique et le service entre le Canada et l'Australie; de sorte que si en dehors de cette Chambre, on croit que le Canada ne doit son service actuel qu'à la seule initiative privée, c'est une erreur. Il faudrait donc ajouter au chiffre de notre subvention actuelle près de $950,000 ou $1,000,000 par année ; bref, voici ce que la Chambre doit se demander: les avantages que le Canada retirera de l'établissement des services demandés, autorisent-ils pareille dépense ? Voilà la question réduite à sa plus simple expression. Voilà ce qu'il faut décider.

Aujourd'hui, le service rapide, et en un certain sens le service direct pour les passagers, le transport des dépêches et des marchandises du Canada en Grande-Bretagne, est par la voie des Etats-Unis. Tout ce qu'il faut expédier rapidement doit passer par les Etats-Unis et je l'affirme sans crainte, car c'est une règle admise dans le monde entier, quand on veut obtenir les meilleures facilités au point de vue commercial, il faut aussi viser à obtenir le meilleur service possible pour le transport des voyageurs, des dépêches et des marchandises. Ces facilités marchent de pair avec le développement des affaires commerciales. L'industrie des transports et le commerce se prêtent un mutuel appui et il y a une corrélation nécessaire entre ces deux choses et la Chambre en conviendra, si nous tenons à développer dans leur pleine mesure les relations commerciales entre la Grande-Bretagne et le Canada, il faut places ces trois catégories de trafic, le transport des voyageurs, des dépêches et des marchandises sur un aussi bon pied que dans les autres pays. Les transports de marchandies s'acheminent par la voie commerciale qui offre le plus de facilités et le plus d'avantages.

L'honorable député nous a signalé l'importance du transport des marchandises. Je comprends paraitement l'importance de la chose. Indubitablement une des importantes questions du jour au Canada, c'est l'application et le développement d'un excellent système d'entrepôt frigorifique qui permettra le transport de nos produits surtout de nos fruits, en Angleterre dans le meilleur état de conservation possible. L'établissement du service rapide sur l'Atlantique comprenant un service hebdomadaire avec une capacité de transport de 1,000 tonnes de marchandises en entrepôt frigorifique, voilà le complément nécessaire de tout projet de ce genre. Voilà les vaisseaux qui auraient la capacité et l'outillage voulus pour le transport des marchandises qu'il

faut exporter sur des paquebots rapides et qui doivent s'expédier fréquemment au cours de l'anée, puisque ces marchandises ne sauraient se contenter des installations qui suffisent aux marchandises ordinaires. Quant à la question générale du transport des marchandises, voici quel est mon avis et je le soumets à la Chambre et au chef de l'opposition (M. R. L. Borden) comme s'appuyant sur le développement commercial réalisé par le passé, au Canada et dans les autres parties du monde. Le meilleur moyen de provoquer le plein développement d'une route pour le transport des marchandises, c'est d'asurer à cette route toute la sécurité possible et de lui donner toute la publicité voulue, afin que les capitaines de paquebots consentent à l'utiliser.

La route du Saint-Laurent a dû lutter contre de graves inconvénients. Tout Canadien patriote a regretté les accidents qui ont eu lieu sur cette route et tous nous désirons qu'on apporte à cette route tous les perfectionnements possibles. Tous les députés ici, j'en suis convaincu, ont dû apprendre avec plaisir par la voie des journaux, que la ville de Montréal obtient enfin sa juste quote-part des transports de marchandises et que dans les ports américains on comprend que le trafic-marchandises s'achemine vers le port de Montréal en plus forts volumes que jamais. Ce résultat tient aux constants perfectionnements apportés à la route du Saint-Laurent. Cette œuvre de perfectionnement a marché lentement, mais sûrement : elle a sinon l'évolution même des conditions du pays. Même lorsqu'il y a surabondance de capitaux, ces perfectionnements sont affaire de longue haleine. J'en suis convaincu, bientôt sonnera l'heure où l'on verra disparaître la tache imprimée par le passé, à la réputation de la route du Saint-Laurent. En cette heure venue, quand les vapeurs rapides de l'Atlantique déposeront les passagers à Halifax en hiver, et à Québec en été, si on choisit ces ports, et que la route du Saint-Laurent offrira toute la sécurité voulue, alors le service du trafic-marchandises ne présentera plus de difficultés. Les cargo-boats viendront. Les taux d'assurance baisseront et on verra disparaître tous les inconvénients rencontrés sur cette route par les navires à marchandises, et Montréal bénéficiera pour les transports de marchandises d'avantages peut-être supérieurs à ceux dont jouissent les ports de New-York et les autres ports américains. Ainsi, pour obtenir le plein développement du service du trafic-marchandises, le meilleur moyen à prendre c'est de donner à la route commerciale tous les perfectionnements modernes et toute la sécurité voulue, bref, une route dont tout le monde connaisse les avantages ; et la meilleure preuve de l'existence de cette route c'est que les steamers rapides l'utilisent. Pour bien

M. SIFTON.

faire toucher du doigt les avantages résultant de l'établissement de pareil service pour le transport des marchandises, étudions un instant la situation de l'Allemagne. Quand l'Allemagne commença la construction de paquebots rapides pour le transport des passagers, tout le monde pensa qu'elle se lançait dans une entreprise insensée. L'Allemagne faisait d'assez bonnes affaires avec les Etats-Unis mais elle se mit en frais de construire, pour le transport des passagers les paquebots les plus rapides et les plus somptueux qui naviguent sur l'océan et pourquoi ? Tout simplement dans le but de faire de la réclame en faveur de l'Allemagne, afin de montrer au monde ce que peuvent faire les Allemands. Or, de cet esprit d'initiative, et du succès qui a couronné ses efforts en matière de commerce maritime, surtout dans le développement de ces paquebots rapides pour voyageurs, il est résulté un énorme développement de commerce pour l'Allemagne. Tous ceux qui étudient la question des échanges entre l'Europe et l'Amérique savent quel énorme développement commercial a assuré à l'Allemagne le perfectionnement de son service de passagers. Si c'est là le résultat obtenu par l'Allemagne dans l'établissement de son service de paquebots pour passagers aux Etats-Unis, pays étranger à l'Allemagne par la langue, par le sentiment et doté d'un tarif protecteur très élevé, si c'est là le résultat qui a découlé de cette initiative de l'Allemagne au point de vue des relations entre l'Allemagne et les Etats-Unis, que ne résultera-t-il pas de l'adoption de pareil projet entre le Canada, la Grande-Bretagne et l'Australie, pays qui ne sont étrangers ni de langue ni de sentiment, mais plutôt animés de sentiments d'amitié réciproque et tenant beaucoup à développer leurs relations commerciales mutuelles ?

Je ne veux pas trop prolonger mes observations ; voilà les considérations qui se sont présentées à mon esprit, en prêtant l'oreille aux observations formulées par le député de Toronto-nord (M. Foster) et par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Il y a, sans doute, la question de finance, question grave et importante.

La question se pose ici : quel est le devoir qui s'impose dès aujourd'hui au Canada. La question de délai a aussi son importance, en pareille matière. Pour mon propre compte, je ne partage pas l'avis auquel peu de députés ici souscrivent, j'espère, mais que parfois on entend exprimer : c'est que, par le passé, le Canada a tenu une attitude déplorable dans l'œuvre se rattachant au perfectionnement de ses moyens de transport. A mon avis, nul pays au monde n'a réalisé autant de progrès, n'a vaincu autant d'obstacles naturels au point de vue de l'industrie des transports, et cela dans une aussi courte période de temps, qu'a réussi à le faire un petit

peuple de quelques millions d'âmes comme le peuple canadien. Je reconnais le mérite de tous ceux qui ont contribué à ce progrès et à ces développements, peu importe de quel côté de la Chambre soient leurs sympathies, soit à la droite soit à la gauche. Le fait d'avoir vaincu ces obstacles doit être pour nous un légitime sujet d'orgueil national. Lorsque nous voyons un réseau transcontinental en pleine exploitation, un autre réseau en construction et à la veille d'être parachevé, sans compter le chemin de fer Canadien du Nord, qui en toute probabilité sera l'autre réseau transcontinental, offrant trois lignes directes aux débouchés canadiens ; lorsque nous songeons aux grands sacrifices que nous avons consentis pour notre réseau de transports, certes nous pouvons bien ajouter à ces travaux leur complément nécessaire, celui qui suit nécessairement comme le jour succède à la nuit, nous pouvons bien, dis-je, ajouter à ce réseau général un service maritime qui nous mettra sur un pied d'égalité à cet égard avec la situation que nous occupons, au point de vue du commerce général du pays.

Monsieur l'Orateur, quelle réponse pouvons-nous apporter à ceux qui nous disent que le Canada, tout en se développant très rapidement, tout en apportant d'énormes perfectionnements à ses réseaux de transports de l'intérieur, se contente de tenir boutique dans une rue écartée et se contente, pour les affaires commerciales ordinaires du pays, de ce qu'elle doit à la courtoisie et au bon vouloir du peuple de la république voisine. Il ne devrait pas en être ainsi. Et il me smble que l'heure est venue où le Canada doive réaliser à cet égard, une réforme réellement nécessaire à son développement national.

Et c'est mainenant qu'il faut effectuer cette réforme. Monsieur l'Orateur, même en admettant que nous tentions tous les efforts et cela avec toute la célérité convenable, il serait impossible d'établir ce service en moins de quatre ou cinq ans. Il faut que les représentants des différents gouvernements se consultent ; puis suivront d'interminables discussions entre eux ; le gouvernement britannique a donné son adhésion au projet, mais il reste à consulter les quatre parlements. En présence de tout ce qu'il faut accomplir, on ne saurait se flatter de l'espoir que ce projet puisse se réaliser en moins de quatre ou cinq ans. Puis si nous tenons au succès de cette entreprise, au bénéfice de la génération actuelle, l'heure est venue de se mettre à l'œuvre. Les difficultés temporaires d'ordre financier que nous subissons actuellement ne se perpétueront sans doute pas encore quatre ou cinq ans. Ce marasme temporaire des marchés financiers disparaîtra ; cette crise est chose naturelle, nécessaire, et il en découlera de bons résultats. Car dans les affaires de l'ordre physique il faut des périodes de recouvrement comme dans l'ordre des choses corporelles. Il est impossible que les affaires fonctionnent constamment à toute vapeur. Cette accalmie des affaires devait nécessairement se produire. Elle s'est produite. Le Canada n'en a pas éprouvé de trop sérieux inconvénients. Dans une année ou deux, nous aurons réussi à traverser la crise ; et alors si nous avons craint de prendre les mesures préliminaires nécessaires pour la réalisation de ce grand projet, tout le monde comprendra que nous avons commis une grave faute.

Qu'on ne se méprenne pas sur ma pensée, je ne préconise pas une politique financière imprudente. En prenant la parole, je n'ai pas voulu critiquer le système financier du Gouvernement ; mais je le déclare sans hésitation, si à l'expiration de quatre ou cinq ans, par suite d'arrangements conclus en conformité de la résolution à l'étude, nous sommes obligés de payer la subvention dans le but d'obtenir ce service, je crois que le Parlement pourrait utilement retrancher certaines dépenses qu'il autorise actuellement, et cela en vue de prélever les fonds nécessaires pour le paiement de subsides. A tout événement, nous ne serons pas tenus alors d'effectuer certaines dépenses que nous sommes obligés de faire aujourd'hui, nous accomplissons de grandes œuvres, ces œuvres passent dans le domaine des faits accomplis, et maintenant il faut plonger le regard dans l'avenir. Pour mon propre compte, j'en suis convaincu, en présence du fait que les représentants du Canada, à la conférence impériale, ont souscrit à la résolution adoptée par cette conférence, les députés de la gauche ne sauraient prétendre que la Chambre doive refuser d'approuver l'attitude prise par ses représentants. J'en suis convaincu, le premier ministre peut avec confiance, demander à la Chambre d'approuver l'attitude qu'il a prise à cette conférence.

M. W. COCKSHUTT (Brantford) : A titre de chaud partisan de tout ce qui tend à affermir l'unité de l'empire, je m'intéresse vivement à ce débat. La première partie de la résolution s'impose à l'approbation de tous les députés dans cette Chambre. Le chef de l'opposition a donné son acquiescement à cette partie de la résolution qui nous a été soumise, comme résultat de la conférence tenue à Londres, il y a eu un peu plus d'un an. Peu importe de savoir comment le premier ministre s'est formé l'opinion qu'il professe actuellement ; ce qui m'intéresse et ce que je suis bien aise de constater, c'est qu'il a réalisé quelque progrès et qu'il préconise aujourd'hui la politique qu'il combattait autrefois et dont nous sommes les champions depuis nombre d'années. La question des communications entre la Grande-Bretagne et les différentes parties

de l'empire, s'impose à l'étude et aux plus vives préoccupations des citoyens de l'empire ; et, c'est à titre de citoyen de l'empire et de Canadien que je désire offrir quelques courtes observations sur la question dont la Chambre est saisie. J'ai prêté une oreille fort attentive aux observations du député de Brandon (M. Sifton) ; j'ai relu la harangue qu'il a prononcée au cours du débat budgétaire et j'ai surtout noté les chiffres qui figurent à la page 5355. Dans ce discours il nous dit au sujet de la dépense relative à ce projet :

On est d'avis qu'une répartition légitime des proportions de cette subvention d'un million de louis sterling entre les différentes parties contractantes serait:

Australie..	£ 75,000
Nouvelle-Zélande..	100,000
Canada..	325,000
Grande-Bretagne..	500,000

Ce sont là des chiffres importants ; mais je comprends parafitement que nous puissions recevoir pleine compensation de cette dépense, si on fait un judicieux emploi de ces deniers. Mais il est un point que je ne saisis pas bien dans le système proposé par le premier ministre et le député de Brandon : c'est qu'on laisse absolument de côté l'Afrique-sud. L'Afrique-sud est une des plus importantes colonies de l'empire, se trouvant presque directement sur la route de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie ; or, le service de paquebots pourrait sans de trop graves difficultés, faire escale à quelques port du Sud-africain aussi bien qu'en Nouvelle-Zélande et en Australie. Si l'Afrique-sud participait à ce projet, il en pourrait résulter de plus grands avantages, sans compter que les dépenses effectuées par les autres parties de l'empire seraient moindres vu que sans doute, l'Afrique-sud britannique serait prête à participer dans une juste mesure, comme les autres colonies, au service projeté.

Il est un aspect de la question que personne n'a encore développé que je sache et qui pourtant, semble être la clef de la situation. Puisque le premier ministre a pris une attitude aussi tranchée au sujet des transports, je ne m'explique guère qu'il ait omis de traiter la question du régime de la préférence mutuelle entre la Grande-Bretagne et ses colonies. En examinant le rapport de la conférence coloniale, je vois que le premier ministre a pris une attitude moins tranchée à l'égard de la préférence commerciale qu'au sujet des facilités mutuelles de transports. Le point de départ devrait être la réalisation d'un régime de réciprocité entre la Grande-Bretagne et ses colonies. Nous sommes-nous orientés vers ce but ? Sans doute le premier ministre dira que le Canada a déjà tendu la branche d'olivier et consenti d'importantes concessions en faveur de la Grande-Bretagne.

M. COCKSHUTT.

Mais c'est là une convention léonine dont le Canada bénéficie fort peu et dont il ne retire même aucun avantage. Nous avons donc sacrifié une grande partie des droits de douanes que nous aurions perçus sur ces marchandises et nous n'avons rien obtenu en retour ; et notre situation est inférieure à ce qu'elle était il y a quelques années. Nous avons livré à la Grande-Bretagne une importante partie de notre marché et en retour nous n'avons pas reçu un seul sou sous forme de préférence tendant à nous indemniser de nos sacrifices.

Il y a quelques années, les bestiaux canadiens étaient admis en franchise commerciale sur le marché britannique. Nous pouvions débarquer en Angleterre nos bestiaux sur pied, qui fournissaient la meilleure source d'approvisionnement pour les viandes de boucherie. Il en découlait un immense revenu pour nos cultivateurs canadiens. Dans la province d'Ontario on voyait tous les jours d'immeuses troupeaux de bestiaux sur nos marchés où on les réunissait pour les expédier en Grande-Bretagne ; or, la moyenne du prix de nos bestiaux a subi une baisse considérable, depuis que le gouvernement britannique a interdit le débarquement de ces bestiaux sur pied. C'est là une des questions que le Gouvernement devrait aborder, en vue de créer des transports pour nos paquebots. L'année dernière, l'Australie a soumis certaines propositions d'ordre financier, mais je ne sache pas que le Gouvernement y ait apporté de réponses en vue de développer les transports sur ces paquebots. Ce n'est pas tout de créer des lignes de navigation, il faut fournir des cargaisons à vos paquebots, et je tiens à les remplir de cargaisons dont bénéficieront également et l'acheteur et le vendeur, le consommateur et le producteur. Or, le Gouvernement a créé des moyens de transports, sans nous dire à quelle source il demandera toutes ces cargaisons. Une bonne proposition commerciale ce serait celle qui tendrait à établir un commerce de préférence mutuelle entre la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Pourquoi le Gouvernement ne suivrait-il pas la ligne de conduite qu'il suivit dernièrement à l'égard du traité conclu avec la France ? La France nous a d'abord accordé le traité, traité qui depuis a abouti à l'avortement si je ne me trompe, puis le Gouvernement a accordé une subvention à la ligne qui transporterait des produits bénéficiant du régime de ce traité. Pourquoi ne pas appliquer le même principe ici ? Négociez vos traités, produisez le trafic qui doit alimenter votre flotte, et alors le succès des lignes de paquebots est une chose assurée. Mais on n'a pas agi de la sorte. A Londres, ni le premier ministre ni ses collaborateurs n'ont fait faire un seul pas à la grande question du commerce préférence avec la Grande-Bre-

tagne. Les avantages pouvant résulter du commerce entre le Canada et ses colonies-sœurs et la Grande-Bretagne, sont plus importants et seraient plus précieux que tous les traités que ce Gouvernement pourrait négocier avec toutes les puissances étrangères réunies. Les marchés et la population sont là ; ce qu'il nous faut, ce sont des produits à échanger, et dans un prochain avenir notre production prendra d'énormes développement. Ce qu'il nous faut, ce sont des conventions bien élaborées entre la Grande-Bretagne et ses colonies, conventions qui assureraient au Canada une situation qu'il n'a jamais encore occupée.

Nous ne saurions trop tôt nous préoccuper de cette question. Il est regrettable que la Chambre ait été saisie de cette question, à cette époque tardive de la session, alors qu'il est presque impossible de lui donner tous les dévelopements qu'elle comporte. Mais comme l'a clairement démontré le député de Toronto-nord (l'hon. M. Foster), cette proposition tendant à l'établissement d'un service de paquebots rapides entre le Canada et la Grande-Bretagne n'a nullement le mérite de la nouveauté. C'est là une proposition dont les traits nous sont familiers et qui est revenue maintes et maintes fois sur le tapis. Cette proposition a reçu un accueil favorable non seulement dans le monde des affaires au Canada mais dans tout l'empire. Or, pour faire connaître à la Chambre les avis exprimés par les représentants du commerce de l'empire, assemblés à Montréal en 1903, et qui figurent dans le rapport du cinquième congrès des chambres de commerce de l'empire, tenu à Montréal, les 17, 18, 19, 20 et 21 août 1903, je désire donner lecture d'une résolution qui a été soumise à cette assemblée par un des principaux citoyens de Montréal. En voici le texte :

Proposé par M. Robert Reford qu'aux yeux de ce congrès, il importe extrêmement aux intérêts de l'empire que le Royaume-Uni et ses colonies adoptent un système permettant la création et l'entretien de lignes de paquebots (1) pour la création d'un service rapide pour le transport des dépêches par les différentes routes; et 2) le développement et la réglementation du commerce entre la mère patrie et ses possessions, ainsi qu'entre les colonies elles-mêmes.

Cette résolution fut discutée par 500 délégués d'élite représentant toutes les principales villes de l'empire britannique et elle a été adoptée presque à l'unanimité. En 1906, le sixième congrès comprenant les mêmes chambres de commerce de l'empire, se réunit à Londres, et on y adopta une résolution presque identique, dont voici le texte :

Proposé par M. R. Wilson-Smith, de Montréal, Arrêté que ce congrès réaffirme ici la résolution suivante, adoptée au dernier congrès tenu à Montréal, en août 1903: " Qu'aux yeux de ce congrès il est de la plus haute importance pour les intérêts de l'empire que le Royaume-Uni et ses colonies adoptent un système permettant la création et l'entretien de lignes de paquebots pour les objets suivants:

1. Création de services rapides pour le transport des dépêches sur les différentes routes; et
2. Développement et réglementation du commerce entre la mère patrie et ses possessions, et les colonies elles-mêmes.

Ces résolutions furent adoptées presque à l'unanimité au sein de ces réunions par les représentants du monde commercial venus de toutes les parties de l'empire. Ainsi, la proposition soumise par le Gouvernement n'a nullement le mérite de la nouveauté. Il est vrai que pour ce Gouvernement, c'est là une attitude progressiste. Il est regrettable que l'heure se prête si peu aux propositions tendant à consacrer à ces entreprises d'importantes sommes puisées dans la caisse publique. Je voudrais qu'on eût réservé une fraction des millions qui vont s'engouffrer pour le moment dans le Grand-Tronc-Pacifique et cela afin de pouvoir subventionner une ligne de paquebots destinés à transporter les produits du Canada, dans les différentes parties de l'empire. C'est là un projet qui s'impose à nos plus vives préoccupations à titre de citoyen du Canada et de l'empire. En discutant cette question, je désire me dépouiller de tout esprit de parti, convaincu que je suis que c'est au sein du parti conservateur que se sont toujours rencontrés les plus chauds partisans de l'impérialisme au Canada, et ceux qui désirent resserrer les liens entre la mère patrie et le Canada et les colonies. En pareille circonstance, nous ne saurions critiquer la pensée qui inspire la résolution dont la Chambre est saisie, et qui consacre l'idée exprimée par la dernière conférence coloniale.

L'amendement, proposé par le chef de l'opposition, ne modifie nullement la résolution. Ce n'est nullement une proposition, au sens négatif, comme l'a affirmé le député de Brandon. Mais elle se contente d'affirmer qu'en élaborant le projet en délibération, il faut tenir compte des possibilités de l'industrie des transports en fait de produits de tout genre, entre les différents articles de l'empire que ces produits doivent se transporter en entrepôt frigorifique au besoin, et qu'il faut viser au développement du commerce du pays plutôt qu'au transport des passagers, soit sur l'Atlantique soit sur le Pacifique. Parmi ceux de nos citoyens qui vont outremer il en est fort peu qui désirent faire le trajet sur des paquebots très rapides, tandis que le transport convenable des produits qui s'exportent tous les jours du Canada, représente d'importants grains pour nos populations agricoles. Ainsi, la question qui doit entrer en première ligne de compte, c'est le transport de nos produits avec tout l'économie et toute la sécurité voulues, de sorte que lorsqu'ils arrivent sur le marché britannique ou sur les marchés coloniaux en parfait état de conservation, ils

puissent obtenir les prix les plus rémunérateurs. Par conséquent, la clause provisoire proposée par le chef de l'opposition mérite, à mon avis, d'être adoptée. Le chef du Gouvernement, je l'espère, verra jour à se rallier à la proposition suggérée par le chef de l'opposition à cet égard, de sorte que toute la députation exprime la même pensée sur ce qui constitue réellement une question d'intérêt impérial. Cette résolution, ainsi que modifiée par le chef de l'opposition ralliera, j'espère, l'approbation unanime de la Chambre. A mon avis, cette unanimité d'opinion aurait un profond retentissement dans toute l'étendue de l'empire. Cette proposition tendrait à consolider l'empire et imprimerait un puissant essor aux intérêts commerciaux du Canada et de l'empire dans son ensemble. Je me propose d'appuyer la résolution ainsi que modifiée par le chef de l'opposition.

Je pense que le premier ministre consentira à incorporr ces quelques mots dans la résolution, afin que dans le monde entier, en Grande-Bretagne et dans ses colonies, il soit notoire que sur cette question d'intérêt impérial nous sommes tous du même avis au Canada et que lorsqu'il s'agit de discuter ces vastes questions d'intérêt impérial, au point de vue commercial, nous savons mettre de côté tout esprit de clocher, dominés que nous sommes par la seule préocupation et le seul objectif que nous avons tous à cœur l'unification, l'affermissement et le développement du plus grand empire que le soleil ait jamais éclairé. Si la Chambre désire coopérer à cet objectif, elle adoptera la résolution ainsi qu'amendée par le chef de l'opposition es manifestera, jusqu'au bout, l'esprit de solidarité qui s'est manifesté au cours de ce débat.

J'ai déjà dit un mot des chambres de commerce de l'empire. Leur cinquième réunion a eu lieu à Montréal et la sixième à Londres. Hier à peine, je lisais dans les journaux la nouvelle que la septième réunion a été convoquée et dans quel pays ces chambres doivent-elles tenir leur assemblée ? Aux antipodes même, en Australie. La prochaine réunion des chambres de commerce de l'empire se tiendra donc en Australie. La lumière intense de la publicité manifestera alors les facilités de transport de l'empire. Les représentants du commerce de toutes les parties de l'empire se rendront en Australie pour participer à cet important congrès. Et la question même dont la Chambre est saisie en ce moment sera discutée par toutes les chambres de commerce répandues dans l'empire, qui doivent y envoyer leurs représentants. Ces représentants tiendront à se rendre en Australie par les moyens de transport les plus perfectionnés, les plus rapides en offrant toute la sécurité et le confort voulus. Mais il ne faut pas sacrifier à une simple question de vitesse la considération des avantages matériels.

C'est une excellente chose, sans doute, de

voyager dans des paquebots rapides, mais il est encore bien préférable de voyager dans des paquebots offrant tout le confort et toute la sécurité possible. On ne saurait mieux consulter les intérêts de la marine de la Grande-Bretagne qu'en travaillant à l'extension de la marine marchande sur toutes les mers qui relient les différentes parties de l'empire, en y installant des paquebots qui transporteront avec la sécurité et la vitesse voulues les passagers et les produits du grand empire britannique. Il est parfaitement connu qu'en temps de guerre, la marine marchande est le principal auxiliaire de la flotte de guerre, et c'est là une considération qu'il ne faut pas perdre de vue en discutant cette question. C'est là une question de haute importance aux yeux des hommes de progrès. Chaque vaisseau que vous placez sur l'océan non seulement transporte les dépêches, les passagers et les cargaisons, d'une partie de l'empire à l'autre, mais constitue en outre une source de force, et un secours à l'heure du danger, parce qu'il offre un moyen de transport absolument sûr pour les troupes, un moyen d'obtenir des approvisionnements à bref délai dans chaque partie du monde ; et c'est là un des plus précieux auxiliaires au point de vue de la sécurité, de la prospérité et du bien-être d'une nation. Quand la Chambre exprimera ses suffrages sur cette résolution, toute la députation, je l'espère, accordera d'une voix unanime son appui à un projet qui constitue à mes yeux un des plus puissants facteurs au point de vue du progrès et de l'affermissement de l'empire britannique dans son ensemble.

M. WM ROCHE (Halifax) : J'abonde dans le sens de l'honorable député (M. Cockshutt) quand il affirme que cette résolution doit rallier l'approbation de la députation toute entière, car réellement c'est là une question qui ne saurait prêter à divergence d'opinion. Ce qui intéresse le peuple canadien aujourd'hui ce n'est ni la controverse qui a surgi au sujet de l'origine de l'épithète " toute rouge " appliquée à ce projet ni la question de savoir quels ont été les plus sincères partisans de cette entreprise, par le passé, mais ce qui l'intéresse c'est cette question-ci : quels sont aujourd'hui les plus sincères partisans de l'entreprise ? Celui qui réussira à mettre ce fait en pleine lumière devant la Chambre et devant le pays aura bien mieux mérité du public que celui qui dans un but politique cherche à prouver que tel parti s'intéresse plus vivement à ce projet que tel autre parti. Je regrette que le député de Toronto-nord (M. Foster) ait fait sonner la note politique au cours de ce débat. Il est possible que son instinct de combativité se soit tellement exercé depuis quelque temps que même malgré lui, l'instinct de la polémique prenne inconsciemment le dessus dans son esprit. Quoi qu'il en soit le chef

de l'opposition a dissipé l'espoir d'un parfait accord au sein de la députation. Je comptais qu'il nous donnerait un avis empreint de modération tendant à créer un sentiment unanime au sein de cette Chambre sur cette question dans le sens indiqué par le député de Brantford (M. Cockshutt) ; mais, au lieu de cette cohésion, le chef de l'opposition a présenté un amendement qui aura pour ainsi dire pour conséquence de transformer cette résolution en question de parti, bien que dans le premier paragraphe de l'amendement, il soit question d'adhésion au principe de la mesure, mais non pas aux détails d'ordre pratique ou à l'application de cette mesure. Dans tout le pays, ou du moins dans les ports maritimes où au début, la question a soulevé un plus vif intérêt que dans l'intérieur du pays, il a surgi une divergence d'opinion sur la question de savoir si un service relativement peu rapide de 16 ou de 17 nœuds ne répondrait pas mieux aux besoins du pays qu'un service plus rapide de 20 nœuds ou davantage. Ce débat s'est déroulé au Parlement. Quoi qu'il en soit, la discussion de cette question au point de vue pratique n'est plus d'actualité qu'on a fait l'épreuve d'un service de 17 nœuds et que cette tentative a été couronnée du succès, au point de vue commercial.

Pareil service n'appelle pas, dans une aussi large mesure, le concours financier de l'Etat, sous forme de subventions, et il est bien en mesure de jouer son propre rôle dans le commerce du pays. Cette question n'a pas seulement été débattue parmi les politiciens au sein de ce Parlement et dans les centres commerciaux, mais elle a été discutée par les compagnies de paquebots, et quelques-unes de ces compagnies qui passent pour avoir réalisé le plus de progrès et pour être au courant des besoins du trafic-marchandises et du trafic-passagers sur l'Atlantique ont plutôt rétrogradé, en substituant au service rapide de 20, 22 et 23 nœuds un service de 16 et de 17 nœuds. Le débat s'est livré entre les directeurs de principales lignes de paquebots qui avaient fait des tentatives dans les deux sens. La ligne "White Star" qui possède les plus puissants vaisseaux du service de l'Atlantique a substitué à l'"Océanic" de 20 ou de 21 nœuds le steamer "Republic" de 16 ou de 17 nœuds, et elle construit des vapeurs monstres qui ne doivent pas atteindre une bien grande vitesse. La ligne hambourgeoise-américaine, la première à produire un navire rapide, a aussi rétrogradé et elle a construit quatre énormes paquebots qui filent à une allure de 17 à 18 nœuds. Le steamer "Kaiserin-Augusta" de 25,000 tonnes et qui peut transporter 3,000 passagers est un paquebot de 18 nœuds ; l'"Amerika" le "Président Grant" et le "Président Lincoln" ont la même vitesse. Quelques-uns des vapeurs de la " White Star " desservent maintenant Southampton au lieu de se rendre à Liverpool. Ce sont des vaisseaux d'énorme capacité avec une vitesse moyenne, pouvant recevoir un grand nombre de passagers et où l'on retrouve toutes les installations, le confort et le luxe de la vie moderne répondant aux besoins des voyageurs. Les résultats obtenus au cours de l'année justifient amplement l'esprit d'initiative dont ont fait preuve les armateurs qui ont construit de gros paquebots de grande capacité et de vitesse moyenne, parce que le trafic-passagers gonflé par le nombre immense d'européens qui, des Etats-Unis sont retournés dans leur pays natal a rempli, pour les voyages de retour, tout l'espace autrefois occupé par les cargaisons légères, et même sur ces énormes paquebots il a été difficile de trouver les installations voulues pour les passagers de la classe intermédiaire et d'entrepont. De l'avis de nombre de députés ici et de l'avis du public en général, le "Mauretania" et le "Lusitania" ont établi le type de vitesse d'un paquebot rapide sur l'Atlantique. Le gouvernement britannique a fourni à la compagnie Cunard une somme énorme de capitaux à un minime taux d'intérêt, sans compter l'importante subvention qu'il lui a accordée, et cela afin de lui permettre d'obtenir le prestige qui s'attache à la compagnie possédant les paquebots les plus rapides sur l'Atlantique, les constructeurs de navires en Allemagne ayant ravi aux constructeurs de la Grande-Bretagne la réputation qu'ils avaient acquise dans la construction des paquebots les plus rapides, les mieux aménagés et les plus luxeux.

Ce n'est pas seulement le sentiment qui a provoqué chez la nation britannique le désire de se procurer les paquebots les plus rapides, et ce n'est pas non plus parce que ces navires rapides seraien d'un immense avantage aux constructeurs de navires en Grande-Bretagne, dont l'industrie était sur son déclin et qui en établissant leur bonne réputation auraient l'avantage d'obtenir des commandes d'armateurs étrangers qui auraient besoin de paquebots de ce type. La concurrence entre les constructeurs de paquebots britanniques et les constructeurs allemands tenait au coût de production comme à la construction des paquebots les plus rapides et les plus économiques.

Le " Mauretania " et le " Lusitania ", sont des paquebots d'énormes dimensions, de grande vitesse, d'un aménagement luxueux, mais ils coûtent fort cher. Nombre de gens qui auraient demandé une ligne canadienne rapide ont reculé devant cette tentative, convaincus qu'ils étaient que des paquebots comme le " Lusitania " et le " Mauretania " seraient nécessaires au commerce canadien. C'est une erreur de supposer que nous avons besoin de paquebots de ce type, entraînant d'aussi grands frais de construction. La compagnie Cunard possède, outre ces steamers, des paquebots d'une vitesse et d'une puissance moindres et de construction moins coûteuse, mais doués d'une plus grande capacité pour le transport des marchandises. Si je ne me trompe, les

grandes lignes de steamers exploitent ordinairement des cargo-boats en même temps que les paquebots rapides. Il a été question du North German Lloyds. Cette compagnie est la première qui ait utilisé des paquebots rapides. Elle possède actuellement sur l'Atlantique quatre steamers d'une allure de 23 nœuds, et ces paquebots ne le cèdent nullement pour les aménagements aux steamers de la ligne Cunard ; ils sont dotés de tous les perfectionnements modernes pour le confort des passagers, et effectuent le trajet de Cherbourg à New-York en six jours. Ils sont susceptibles de faire des échanges entre eux, pour les cabines et le service, ce qui leur donne un immense avantage. La compagnie a tout dernièrement placé sur la route de New-York le steamer "Kronprintzessin Cecile" d'environ 700 pieds de longueur, sur environ 70 pieds de largeur. Un paquebot, disons de 5,000 chevaux, effectuerait le trajet d'Halifax à un port de la côte occidentale de l'Angleterre en quatre jours, hiver et été, mais il n'y a pas d'autre port d'Amérique d'où un service de ce genre puisse fonctionner. Quatre paquebots de cette grandeur suffiraient à l'entretien ininterrompu d'un service hiver et été, car à Halifax, les paquebots ne seraient pas retardés par les marées, ils pourraient se rendre en tout temps à l'océan. Par conséquent, la question n'en est pas une de dépenses imprécises, comme l'a donné à entendre l'honorable député de Toronto-nord, mais il est facile d'en préciser le coût. Le succès de ces puissants paquebots tient, dans une large mesure, aux subventions qu'on leur accorde.

M. R. L. BORDEN : Combien ces paquebots coûteraient-ils à peu près.

M. WM ROCHE (Halifax) : Chaque bateau coûterait $3,000,000. Les compagnies de steamers de New-York obtiennent des états du sud et de l'ouest une forte liste de passagers riches qui paient le prix d'un appartement et d'autres installations spéciales. Il ne serait pas nécessaire d'effectuer d'aussi fortes dépenses sur nos paquebots ; il ne serait pas nécessaire non plus de leur donner un ameublement aussi luxeux que celui des paquebots de New-York. Il découlerait un immense avantage du fait que la ligne canadienne obtiendrait la clientèle des passagers britanniques qui maintenant prennent la ligne de New-York à cause de la rapidité. En traversant le Canada, ils se familiariseraient avec les ressources et les possibilités du pays. Il ne s'agit pas ici d'un service qu'il faille créer dans vingt-cinq ans ou même dix ans d'ici ; mais il s'agit d'un besoin auquel il faut répondre maintenant, alors que l'opinion publique se forme, que les hommes d'affaires font leurs calculs et étudient les moyens d'étendre leurs relations commerciales. Il est inutile d'appuyer sur la comparaison des routes et des paquebots. On le sait, New-York et Liverpool sont des ports à barre. New-York domine Liverpool. Si on me demandait mon avis, je dirais : cherchez un port sur la côte occidentale, en communication directe avec le continent. Là où la vitesse est le facteur essentiel, il n'y a pas de route au monde qui puisse soutenir la comparaison avec celle d'Halifax et un port de la côte occidentale d'Angleterre. Le chef de l'opposition a fait une observation sur laquelle d'autres ont appuyé : c'est que ces paquebots ne pourraient pas transporter de marchandises susceptibles de détérioration. Si je ne me trompe c'est là la substance de l'amendement proposé par l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Si l'honorable député veut bien me le permettre je lui dirai que dans mes observations, je n'ai pas visé de paquebots d'un type spécial. Je tenais seulement à bien metre en relief l'argument que l'honorable député a déjà lui-même fait valoir : c'est qu'il faudrait viser la facilité de transport des marchandises.

M. WM ROCHE (Halifax) : J'ai prêté une oreille attentive aux observations du chef de l'opposition, je dois l'avouer, et bien qu'il n'ait pas expressément affirmé la chose, son discours et même son amendement tendent à affirmer que c'est là une question d'intérêt purement relatif, et non pas absolu et que, par conséquent, mieux vaudrait tenter quelque autre chose plutôt que de réaliser immédiatement le projet proposé par le Gouvernement.

Et une des raisons avancées c'était que les cultivateurs seraient en mesure d'expédier leurs produits agricoles ordinaires, et aussi leurs denrées de conservation difficile. Or, rien ne s'oppose à ce que ces navires soient pourvus d'installations frigorifiques. Dans ces conditions, les denrées de choix, comme les fruits et autres articles, pourraient être transportés sur ces navires beaucoup mieux que par aucune ligne de cargo-boats qu'il serait possible de subventionner ou d'inventer ; car, ces navires auraient un grand élément de supériorité, leur grande vitesse. Nombre de produits qu'il ne faudrait pas songer à envoyer par les bateaux ordinaires, même pourvus de compartiments frigorifiques, pourraient être expédiés par une ligne rapide. Les marchands et autres qui voyageraient par cette ligne ne manqueraient pas de découvrir les moyens de développement commercial qu'elle mettrait à leur portée, et nos produits trouveraient sur le marché anglais des débouchés beaucoup plus étendus, puisqu'il serait possible de les expédier par cette ligne rapide sur le marché le plus avantageux au monde, et qu'ils n'ont pas pu atteindre jusqu'à présent par suite du manque des moyens rapides de transport. Quant à l'observation faite par le premier ministre de la Nou-

velle-Zélande, à l'effet qu'il aurait imposé comme condition que les paquebots transpacifiques transporteraient des marchandises, je ne me propose pas de parler de la partie de ce service relative au Pacifique, car certains de nos amis de la Colombie-Anglaise désirent traiter cet aspect de la question. Je me bornerai à dire que, s'il fallait maintenir une ligne rapide sur une distance aussi grande que celle séparant Vancouver de l'Australie, on se trouverait dans l'impossibilité de l'utiliser pour un volume considérable de marchandises. Un tel service entraînerait une telle consommation de houille en vue de maintenir la vitesse à 18 ou 20 nœuds, qu'on ne pourrait songer à y transporter beaucoup de marchandises volumineuses ; on ne pourrait réserver qu'un espace restreint pour les marchandises ayant une grande valeur sous un faible volume. En conséquence, à l'avenir les marchandises volumineuses devraient être transportées par des navires d'une autre classe.

L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a exprimé ses inquiétudes sur le compte de nos compatriotes de l'Afrique du Sud. Ce n'est pas précisément le long de l'itinéraire qui relie Vancouver à l'Australie ; mais c'est un indice de l'esprit de charité cosmopolite qui anime l'honorable membre et de son amour pour le vieux drapeau ; au reste, soyez sûrs que le public anglais a fort bien pourvu au commerce de l'Afrique du Sud et à des moyens de transport reliant ce pays à l'Australie. Ils ont à leur disposition des paquebots de très grande dimension, bien aménagés en vue du transport des voyageurs, et c'est là, un trafic qu'ils se proposent de développer le plus possible.

Il existe dans ce pays un sentiment très prononcé en faveur de l'Angleterre, une tendance très forte à nouer des relations commerciales avec la mère patrie. On a pris des mesures en conséquence et des lignes de paquebots ont été établies dans de bonnes conditions. Je crois que l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) et moi-même nous pouvons sans inquiétude laisser nos concitoyens de l'empire établis dans l'Afrique du Sud au bon vouloir de l'Angleterre et aux soins de ces compagnies qui sont engagées actuellement dans les transports dans cette partie du monde.

On avait compté que l'introduction de la machine-turbine aurait l'effet de résoudre un grand nombre de difficultés ; malheureusement les machines de ce type consomment tout autant de houille que celles de l'ancien type. Ce n'est que sur les navires d'une très grande puissance que l'emploi de la machine-turbine permet de réaliser une économie. L'espoir que l'emploi de ce genre de machine permettrait d'exécuter des voyages plus prolongés avec la même quantité de houille ne s'est pas réalisé. Diverses compagnies se sont livrées à des expériences ; les compagnies allemandes s'en sont tenues à l'ancien modèle à mouvement alternatif ; certaines lignes anglaises ont adopté la turbine et le gouvernement anglais a mis à l'essai l'emploi de l'huile comme combustible. Mais ces essais ne sont pas complétés et il n'est pas possible d'en prévoir les résultats. Beaucoup de personnes intéressées étaient d'avis que la machine-turbine permettrait de se dispenser du transport de grandes quantités de houille ; mais jusqu'ici ce progrès n'a pas été réalisé.

La Grande-Bretagne a un très grand intérêt dans la réussite du présent projet. Le chef de la gauche et l'honorable représentant de Toronto-nord (l'hon. M. Foster) ont dit que c'était là affaire de sentiment. Il ne m'est pas possible de définir exactement les bornes qui séparent le sentiment de l'intérêt pécuniaire ; mais ce qui est incontestable c'est que la Grande-Bretagne contribuera à la réalisation de ce projet mixte dans la mesure où elle y trouvera son avantage. Ce n'est pas simplement une question de distance, c'est aussi une question de protection. La Grande-Bretagne cherche constamment à s'assurer une marine marchande rapide comme auxiliaire à sa marine de guerre, comme l'a fort bien fait observer l'honorable député de Brantford, et cette ligne comprendra des navires très utiles à cette fin quand le besoin s'en fera sentir. Il sera également fort avantageux pour le gouvernement anglais d'avoir à sa disposition, en temps de guerre, un moyen de communication sûr et rapide, à distance des pays de l'Europe continentale, c'est-à-dire à l'abri de toute attaque de la part des marines de nations hostiles.

Il existe une grande émulation entre les grandes puissances toutes désireuses d'exercer la suprématie maritime, et plus la ligne de communication pourra être éloignée de l'Europe et du passage du canal de Suez, plus les possessions anglaises de l'Orient et le commerce anglais sur toutes les mers seront assurés. Les honorables députés de Toronto-nord (M. Foster) et de Brantford (M. Cockshutt) n'ont peut-être pas relevé les statistiques des pertes immenses infligées au commerce anglais durant la courte guerre de l'indépendance et la guerre de 1812 avec les Etats-Unis, alors que les corsaires des Etats-Unis poussaient jusque dans la Manche et, grâce à leur grande vitesse, capturaient des flottilles entières de navires marchands. Je conseille à ces honorables députés d'étudier ces questions lorsqu'ils en auront le temps et de faire connaître leurs vues à ce sujet un de ces jours, car rien ne montre mieux l'importance vitale de cette question au point de vue de l'empire anglais, et aussi à démontrer qu'une généreuse participation à l'exécution de ce projet est indispensable si l'Angleterre tient à retenir ses possessions coloniales et à y maintenir son influence. Nous ne recherchons pas la guerre. Le chef

de l'opposition (M. R. L. Broden) a déclaré qu'il était d'absolue nécessité d'assurer aux cultivateurs des moyens économiques et rapides de transport sur des navires pourvus de compartiments frigorifiques, et aussi des frais moins élevés de transport sur leurs produits. Ces frais de transport sur les marchandises expédiées du Canada vers la Grande-Bretagne sont à l'heure qu'il est extrêmement modérés pour le gros trafic. Que ces honorables députés n'oublient pas qu'il s'accumule des centaines de mille tonnes de marchandises en Angleterre, les compagnies de navigation ne pouvant obtenir pour leur transport des droits suffisamment rémunérateurs. D'autre part, notre Gouvernement a subventionné des lignes de steamers en vue de régulariser le transport des marchandises et de permettre à nos exportateurs de soutenir la concurrence des grandes lignes à partance des Etats-Unis. Le Gouvernement a subventionné ce service avec libéralité, et ni le chef de la gauche, ni personne autre, ne s'est plaint que les frais de transport fussent exorbitants entre le Canada et la métropole. Je voudrais voir augmenter le volume de nos envois sur le Grande-Bretagne ; je voudrais voir toutes les facilités assurées à nos cultivateurs ; je voudrais voir des moyens de réfrigération établis sur tous les points où le besoin s'en fait sentir. Mais le Gouvernement ne s'est pas préoccupé particulièrement de protéger cet intérêt. Je voudrais voir, en outre, les cultivateurs de l'Ontario faire de plus fréquents voyages en Europe, y établir des agences relevant directement d'eux, et chargées de la distribution de leurs produits là-bas, de manière à ce qu'ils retirent le plein bénéfice de leurs ventes.

J'avais fait observer qu'il serait nécessaire de faire l'étude comparative de ce projet. Or, nous avons une assez bonne idée du chiffre de la dépense qu'entraînerait sa réalisation ; d'autre part, le Canada ne saurait accepter sans réserve les propositions qu'on pourra lui faire à cet égard et qui ne seront peut-être pas toutes justes ou suffisantes. Tout récemment encore, nous avons voté un projet de loi en vue du prolongement d'un chemin de fer jusqu'à la baie d'Hudson, et qui devra entraîner une dépense d'à peu près cent millions de dollars. Je n'ai entendu de protestations formulées par aucun des éloquents députés de la gauche à l'encontre de cette proposition. On nous a soumis le projet de creusement du canal de la baie Georgienne, lequel entraînera, à ce qu'on nous dit, une dépense de cent millions de dollars.

L'hon. M. FOSTER : Je n'en savais rien.

M. WM ROCHE (Halifax) : L'honorable membre n'a-t-il pas entendu déclarer que le creusement du canal de la baie Georgienne entraînerait une dépense de cent millions de dollars ?

L'hon. M. FOSTER : Je n'ai pas entendu le ministre des Chemins de fer déclarer que le projet allait être mis à exécution.

M. WM ROCHE (Halifax) : Il est possible que l'honorable membre fût absent. Au reste, je ne parle qu'en chiffres ronds. J'ai compris que l'entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson coûterait à peu près cent millions de dollars.

L'hon. M. FOSTER : Oh, mais non. Je n'ai rien entendu de tout cela.

M. WM ROCHE (Halifax) : Je n'ai entendu personne protester contre le projet de construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. M. FOSTER : Pour ma part j'y étais favorable.

M. WM ROCHE (Halifax) : C'est parfait, la parole de l'honorable membre est engagée, quelle que soit la dépense. Il était entendu que cette dépense serait forte ; et personne ne s'y est opposé. Mais voici un projet qui entraînera une dépense très petite. Naguère on supposait qu'il faudrait dépenser, dans ce but $500,000 à $700,000 par année. Mais, d'après ce que nous a dit l'honorable ministre, la dépense ne sera pas de plus de $1,000,000. Ce projet intéresse tout l'Est du Canada ; il intéresse toute cette partie du Canada que cette voie de transport va traverser ; il intéresse également toute la population du littoral occidental ; tous sont intéressés dans ce projet, et personne jusqu'ici n'a démontré qu'il en résulterait d'inconvénients.

Etant donné que la dépense est si modique, pourquoi faut-il présenter un amendement déclarant cette proposition inconsidérée et inopportune au moment actuel, surtout, lorsque nous venons de nous engager dans des entreprises qui vont coûter beaucoup d'argent, et principalement quand une des routes à établir, celle sur la baie d'Hudson, n'est utilisable, à ce que d'aucuns prétendent, deux mois seulement, et à ce que d'autres prétendent, quatre mois seulement de l'année. Or, voici une route qui est utilisable durant toute l'année. Elle ouvre des perspectives presque incalculables. Si nous considérons les grandes virtualités du Canada, nous donnerons à ce projet qui favorise la réalisation de ces virtualités l'appui cordial et unanime de la Chambre, secondé par l'enthousiasme d'un peuple progressiste et grandissant.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) Je ne me propose pas de traiter ce sujet en grand détail, car notre désir est de terminer ce débat et de clore la session dans le plus court délai possible. Je ne m'arrêterai pas davantage à traiter le côté historique de cette question du service transatlantique rapide. Le peuple canadien n'ignore pas que depuis douze ou quinze ans, ou même davantage, cette question a été discutée à fond. Je vais discuter la quesion au point de vue actuel.

l'examiner à la lumière des conditions d'aujourd'hui. L'honorable représentant de Brandon (M. Sifton) exprime son chagrin de ce que le Gouvernement ne reçoit pas, à l'égard de cette mesure, l'appui enthousiaste qu'on s'attendrait voir la députation lui donner. Or, il ne m'a paru, pendant que le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) adressait la parole à la Chambre à l'égard de ce projet, qu'il fut lui-même très emporté par l'enthousiasme. Si jamais j'ai vu le premier ministre toucher une question seulement du bout des doigts, c'est bien aujourd'hui. J'ai observé que le représentant de Brandon n'était pas du même avis que le premier ministre quant à la vitesse que ces transatlantiques devraient avoir. Si j'ai bien compris le premier ministre, il a préconisé un service de vingt nœuds. Mais l'honorable représentant de Brandon insiste toujours sur un service de vingt-quatre noeuds à l'heure. Le premier ministre ne partage pas l'opinion de l'honorable député de Brandon à l'égard d'un des caractères les plus importants du projet. C'est à penser que l'honorable député de Brandon n'a pas réussi à gagner à son projet certains autres membres du cabinet. Le chef de la gauche (M. R. L. Borden) nous a lu un extrait d'un discours prononcé sur le sujet par le ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Et j'ai toute raison de croire que celui-ci a encore aujourd'hui quant à ce service les mêmes vues que lorsqu'il a prononcé ce discours. L'honorable député de Brandon ne saurait donc se plaindre de l'attitude de l'opposition, puisqu'il n'a pas même réussi à obtenir l'adhésion de certains membres du cabinet à ses vues sur un sujet qui lui tient tant à cœur.

J'ai dit que je ne me proposais pas de traiter le côté historique de la question ; mais il me faut rappeler que la somme de $750,000 a été votée, je pense, par l'ancien gouvernement en vue de venir en aide à ce service transatlantique rapide. A ce moment, le service des paquebots transatlantiques était très médiocre. La traversée entre Liverpool et le Canada occupait à peu près deux fois plus de temps qu'aujourd'hui. Dans l'intervalle, grâce à l'initiative privée, grâce aussi à des conditions plus favorables, nous avons obtenu à peu près ce que devait nous procurer le marché qu'il était alors question de conclure. Bien plus, je ferai observer que le Gouvernement actuel, comme l'a déclaré l'honorable député de Brandon, verse une somme à peu près aussi forte que celle que l'ancien gouvernement devait payer en raison du service transatlantique rapide. D'après les chiffres fournis par l'honorable député le Gouvernement actuel paierait $680,000 par année pour le transport des dépêches, et, je pense, subventionne le service des paquebots transatlantiques, ce qui représente une somme presque égale à la subvention votée du temps des conservateurs. Je suis heureux de ce que, grâce à l'esprit d'entreprise de deux grandes compagnies, nous ayons aujourd'hui un service utile sur l'Atlantique, sans avoir à débourser des sommes exorbitantes. C'est un résultat sur lequel on n'aurait guère compté, à l'époque où la Chambre votait, sous le régime conservateur, en faveur de la conclusion du marché que j'ai dit.

La proposition que nous sommes à discuter embrasse, non seulement un projet de service transatlantique rapide, qui en est la partie la plus importante, à notre point de vue, mais présuppose également la circulation de trains plus rapides sur les voies transcontinentales,—c'est-à-dire en ce qui regarde le Pacifique-Canadien—et un service de paquebots plus rapides sur le Pacifique, reliant Vancouver à la Nouvelle-Zélande et à l'Australie. Il nous faut envisager la question entièrement au point de vue du transport des dépêches et des voyageurs ; et nous ne saurions compter que des navires comme ceux que nous nous proposons de mettre sur l'Atlantique, d'une vitesse de vingt-quatre nœuds à l'heure, aient la moindre utilité pour la population, en ce qui regarde le transport des marchandises.

Je ne détiendrai pas la Chambre à lui parler du côté sentimental de la question. Je tiens à approuver l'opinion exprimée par le premier ministre Deakin, de l'Australie, et que nous a transmise une dépêche de la Presse associée, il y a un jour ou deux :

Londres, le 7 juillet.—Aux termes d'une dépêche reçue de Melbourne, le premier ministre Deakin ,au sujet de la requête de sir Wilfrid Laurier demandant la coopération de l'Australie en vue de la ligne pan-britannique, a déclaré qu'il y aura lieu de soumettre au Commonwealth une proposition financière précise, avant qu'il puisse conseiller une ligne de conduite. Tout se ramène pour le moment à une question de dépense, les avantages au point de vue des sentiments étant reconnus depuis longtemps.

C'est l'attitude que je prends. Les satisfactions de sentiment qui résulteraient d'un rapprochement entre les diverses parties de l'empire sont reconnues. Et tout porté que je sois à critiquer la résolution qui nous est soumise, je ne voudrais pas pour cela qu'on me considérât sujet moins fidèle de l'empire; je ne pense pas qu'on le pense ; et, au reste, il m'importe peu qu'on le pense ou non. Quant à l'honorable député de Brandon (M. Sifton), sa proposition diffère de celle exposée par le premier ministre. L'honorable député de Brandon juge qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter d'un fardeau de $1,000,000 imposé définitivement au pays. Or, étant données les fortes dépenses que le Gouvernement a mises à notre charge, étant donné, d'autre part, l'excellent service dont nous jouissons sur l'Atlantique pour le moment, cette nouvelle dépense projetée de $1,000,000 me paraît d'une grande conséquence. Capitalisez cette somme à trois et demi pour cent et elle représente une dette de $30,000,-

000, sans parler de la subvention de $680,000 que nous payons annuellement à l'heure qu'il est. Si notre Gouvernement avance un projet qui équivaut à un emprunt de $30,000,000, nous ne saurions je crois considérer pareille proposition à la légère.

L'honorable député de Brandon (M. Sifton) a fait allusion au développement remarquable de l'Allemagne, qu'il a attribué à l'initiative dont elle a fait preuve dans le subventionnement des navires. Pour ma part, je suis d'avis que le grand développement de l'Allemagne n'est pas le résultat de l'encouragement qu'elle a donnée à l'établissement de services de transatlantiques rapides, bien que cette mesure puisse y avoir contribué pour une petite part. Mais le fait est qu'il y a quelques années, alors qu'on semblait avoir perdu la tête, c'était à qui entre les divers pays aurait le service transatlantique le plus rapide. Le "Lucania" et le "Campania" furent bâtis par la compagnie Cunard et c'étaient les navires les plus rapides sur mer. Puis les Allemands réussirent à avoir des steamers plus rapides. Il y a quelques années, le grand financier, M. Pierpont Morgan, entra en scène et tenta le fusionnement de certaines lignes anglaises et américaines. L'effet fut de produire une sorte de panique en Angleterre, et de crainte que la concurrence résultant de ce fusionnement de compagnies rivales ne forçât les navires anglais les plus rapides à quitter l'Atlantique, et sous l'influence de cette alarme, le gouvernement subventionna deux navires construits par la compagnie Cunard, le "Mauretania" et le "Lusitania", mais il est contestable que ces navires aient donné tout ce qu'on en attendait.

Bien que nous ayons le "Campania" et le "Lusitania" sur l'Atlantique, il a été démontré que nombre de personnes préfèrent voyager par les navires moins rapides. D'après ce que j'ai cru m'apercevoir, cette question du service transatlantique rapide est plutôt le résultat d'un engouement qu'autre chose. Contre deux navires du type du "Mauretania" et du "Lusitania", il en a été construit vingt-cinq ou trente d'un autre type, plus spacieux, plus confortables, d'une vitesse de dix-sept ou dix-huit nœuds à l'heure, et ce sont ceux-là qui ont été achalandés. La compagnie Cunard, plusieurs années après avoir mis sur l'Atlantique le "Campania" et le "Lucania", construisit deux navires le "Caronia" et le "Carmania", qui sont toujours bondés de voyageurs. C'est une erreur que de se figurer que tous ceux qui voyagent sur l'Atlantique tiennent à économiser une demi-journée ou un jour. Si quelques-uns jugent de grande importance que de sauver un jour, une grande partie du public voyageur est d'un avis contraire. J'ai dit ce qu'avait fait la compagnie Cunard ; d'autres compagnies ont suivi la même ligne de conduite. La compagnie Hambourg-Américaine a le "Deutchland", qui fait le trajet de New-York à Liverpool. On lui a fait faire le service de la Méditerrannée durant l'hiver. Ensuite la compagnie a construit et exploité avec succès des navires de grande dimension, mais moins rapides, comme le "President Lincoln", le "President Grant" et l'"Amerika". Il est probable que ce dernier est le plus recherché ; et parmi les navires de la compagnie "White Star," ce sont le "Cedric", le "Baltic" et l'"Arabic", qui ont le plus de vogue. D'autres compagnies encore n'ont pas voulu s'attacher au type extrême du navire transatlantique rapide. Le confort et la sécurité comptent pour quelque chose aux yeux de certaines gens qui voyagent sur l'Atlantique.

Le très honorable premier ministre a calculé qu'avec un service de vingt nœuds, la traversée de l'océan se ferait en cinq jours. Or, les navires qui relient actuellement nos ports à ceux de la Grande-Bretagne font actuellement le trajet en cinq jours et demi entre Liverpool et Rimouski, et en six jours entre Liverpool et Montréal. Allons-nous payer ce supplément de $1,000,000 en vue d'économiser une journée ou une demi-journée ? A mon avis, le projet n'est pas réalisable. Le besoin ne s'en fait pas sentir. Le moment n'est pas favorable pour sa mise à l'étude. Il y a douze ans, les conditions étaient tout autres. Depuis, nous avons été à même de nous assurer, dans le cours ordinaire des choses, un service fourni spontanément par des gens au courant des affaires, et qui à beaucoup d'égards est aussi avantageux que le service que l'on a en vue, bien qu'il soit moins rapide d'un jour ou à peu près.

L'honorable député de Brandon a déclaré qu'il faudrait un certain temps, après le vote de la résolution, pour réunir tous les intéressés et les faire tous s'entendre, et qu'il s'écoulerait probablement cinq ans avant qu'il y eût des navires sur l'océan. Je crois que, dans trois ans, ou dans quatre ans, au plus tard, nous aurons un service de vingt nœuds sur l'Atlantique. Nous avons pour le moment une ligne pan-britannique (all-red"). Je n'entends pas contester au premier ministre, ni à aucun autre, la gloire d'avoir inventé ce nom. Il importe fort peu comment on désignera la chose ; mais nous avons une ligne pan-britannique reliant la Grande-Bretagne au Canada, et le Canada à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande. Aujourd'hui même, j'ai rencontré quelqu'un arrivé récemment de l'Australie, sur un des steamers qui font le service du Pacifique, lequel service est en voie d'amélioration. Il avait fait la traversée sur un navire de 7,000 tonneaux, le voyage avait été agréable et les passagers étaient très satisfaits du traitement dont ils avaient été l'objet et de l'aménagement du navire.

J'approuve les remarques faites par l'hono-

rable chef de la gauche (M. R. L. Borden) quant à l'importance du trafic-marchandises. Si nous avons pareille somme à dépenser, et si nous croyons devoir la dépenser de cette manière, il serait beaucoup plus utile pour le pays de faire en sorte d'obtenir un tarif-marchandises moins élevé sur les produits canadiens, et de développer les installations frigorifiques, de façon à ce qu'elles soient pour les producteurs d'un plus grand avantage qu'elles ne sont à l'heure qu'il est. Je ne veux pas que, sous l'influence d'une panique, on me fasse adopter le plan vague énoncé dans cette résolution. Je ne conçois pas comment le premier ministre pouvait se figurer que cette résolution serait votée unanimement par la Chambre. Il est grand temps que nous exigions des chiffres accompagnés d'explications un peu plus amples à l'égard de questions de cette nature. L'honorable député de Brandon (M. Sifton) déclare qu'il devrait être pris certaines mesures, mais je lui demanderai comme au premier ministre, quelles mesures ont été prises par les gouvernements de la Grande-Bretagne, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie. Je me demande pourquoi on compterait plutôt sur nous que sur ces gouvernements, pour prendre l'initiative en la matière. A mon avis, on a beaucoup exagéré l'avantage qui résulterait d'une économie d'un jour ou d'un demi-jour peut-être dans la traversée de l'océan. Si l'on tient compte que ces navires seront entièrement affectés au transport des voyageurs, qu'elle est très faible la proportion de ceux qui voyagent sur l'Atlantique, ou même de ceux qui voyagent en quelque lieu que ce soit, et que nombre de ceux-là préfèrent des navires de type en usage sur l'Atlantique actuellement.

Je crois que nous devrions plutôt encourager ceux qui ont eu l'initiative de faire ce qui a été fait jusqu'ici sur l'Atlantique, qui nous ont assuré un si excellent service, au lieu de leur susciter, aux frais du public, une concurrence dont l'effet sera de décourager les capitalistes qui à l'avenir voudraient reprendre et continuer l'œuvre si belle des débuts. Je crois que, si nous nous montrons un peu prudents dans cette affaire, un peu plus raisonnables, nous obtiendrons, d'ici à cinq ans, sur l'Atlantique un service de beaucoup supérieur à celui que nous aurions en votant cette subvention de $1,000,000, comme nous le propose l'honorable député de Brandon. C'est donc de grand cœur que je voterai pour la motion de l'honorable chef de la gauche.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Monsieur l'Orateur, si, comme on l'a donné à entendre, il existe à l'égard des détails de ce projet des divergences d'opinion parmi les membres de la droite, il est bien évident que ces divergences sont beaucoup plus marquées chez les membres de la gauche. Il me paraît bien que le discours de l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) était favorable à cette proposition d'établissement d'une ligne rapide, sauf certaines modifications verbales, ou dans la rédaction, la mise de points sur les "i", ou de barres sur les "t" ; tandis que, d'autre part, l'honorable député préopinant nous a donné ses raisons de voter carrément contre le projet. Si donc il vote avec le chef de la gauche dans la présente circonstance, il nous faut regarder comme admis qu'ils ont les mêmes raisons de le faire, et que l'un et l'autre sont défavorables au projet dans son ensemble. Si ce n'est pas là le sens de la proposition faite par les honorables députés de la gauche, je dois me reconnaître incapable de découvrir quel est leur dessein en présentant l'amendement en question ; car, dans une partie de l'amendement il est déclaré en toutes lettres qu'il ne faut rien faire pour le moment. Vous ne devrez vous engager à rien, vous devrez revenir dire à la Chambre ce que vous avez à l'esprit, avant de prendre le moindre engagement. Supposons que des délégués de notre Gouvernement aillent conférer avec les ministres du gouvernement de la Nouvelle-Zélande ou de l'Australie, et qu'ils suivent la ligne de conduite suggérée par l'honorable chef de l'opposition, ils auront reçu l'ordre de ne consentir à rien, de n'engager le Gouvernement canadien à rien, de n'imposer au Canada aucune charge, bref, leur rôle se bornera à entraver les délibérations. Si ce projet est foncièrement mauvais, irréalisable, une telle attitude a sa raison d'être ; mais je ne pense pas que ces honorables députés veuillent le prétendre, et certes ce n'est pas ce qu'indiquerait la ligne même de conduite de ces honorables membres de l'opposition...

M. R. L. BORDEN : A-t-on eu l'intention en présentant cette résolution d'engager définitivement le pays à l'égard d'un plan arrêté, ou d'une dépense, sans autre consultation du Parlement ?

L'hon. M. FIELDING : Non, ce que nous voulions obtenir, d'abord, c'était une déclaration de la Chambre approuvant l'idée de l'établissement d'une ligne à service rapide, comme tronçon de la ligne panbritannique reliant l'Angleterre, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Ces honorables députés de la gauche déclarent qu'il existe une divergence d'opinions parmi les membres de la droite sur la question de savoir si le service devrait être de vingt-quatre nœuds ou de vingt nœuds. Je ne vois pas qu'il se produise de difficulté sur ce point. Tous tant que nous sommes, j'en suis sûr, nous serions heureux d'obtenir un service de vingt-quatre nœuds, si on pouvait nous le procurer à un prix suffisamment bas pour être à notre portée ; mais s'il nous est impossible de nous assurer un service de vingt-quatre nœuds sans avoir à le payer ce qui nous semble un prix excessif, alors j'imagine que nous serons tous satisfaits

d'obtenir moyennant une dépense raisonnable, un progrès notable sur le service que nous avons déjà.

Je ne vois pas pourquoi il se produit cette divergence d'opinions dans la Chambre aujourd'hui. L'honorable député de Brantford nous a vivement engagé à voter unanimement à faire disparaître toute telle divergence. Il tient à ce qu'on le range parmi les partisans enthousiastes de ce projet d'établissement d'une ligne panbritannique. Je partage son avis ; les divergences d'opinions n'ont pas ici leur raison d'être. S'il est reconnu opportun en principe d'établir un service plus rapide sur l'Atlantique et sur le Pacifique, alors je ne vois pas que l'amendement de l'honorable chef de la gauche soit approuvable.

On nous dit que cette question n'est pas nouvelle. C'est parfaitement exact, et si ce n'est pas une question nouvelle, si c'en est une dont la Chambre a été saisie à plusieurs reprises, on ne saurait se plaindre de ce qu'on n'a pas eu assez de temps pour la mettre à l'étude. Si nous avions présenté une proposition entièrement nouvelle, on aurait eu peut-être un juste sujet de plainte. Il ne s'agit pas, dans la présente circonstance, de régler les détails de la mesure. Pourquoi l'honorable chef de la gauche a-t-il donc jugé nécessaire, ou opportun, d'introduire dans cette discussion, et sous forme d'amendement, la question de la réfrigération et celle des frais de transport ? Ce sont là d'importantes questions, sans doute, mais elles ne forment pas nécessairement partie de la question dans son état actuel ; certes, elles ne sont pas à leur place dans un amendement à une résolution où il n'est nullement question de détails, et dans laquelle nous nous bornons à inviter le Parlement à approuver d'une manière générale le projet.

Il me paraît donc que l'honorable membre a eu tort, à notre point de vue, d'insister pour que cette question fût examinée sur-le-champ dans ses détails. Quant à la question du service de transport des marchandises, personne ne conteste qu'elle n'ait plus d'importance au point de vue des intérêts généraux du pays, que celle relative au transport des voyageurs. L'amendement de l'honorable député paraît vouloir dire qu'il n'a été donné aucune attention à la question du transport des marchandises dans notre pays. Mais personne n'ignore que notre Gouvernement a subventionné généreusement l'établissement de moyens de transport spécialement affectés aux marchandises. Nombre de compagnies de navigation s'adonnent aujourd'hui à des opérations de cette nature, grâce aux subventions qui leur sont payées par notre Gouvernement avec l'approbation des Chambres.

La question du transport des marchandises a donc été examinée; elle continuera de l'être ; et dès lors, quand nous demandons à la Chambre d'approuver l'idée de l'établissement d'un service rapide, on n'est pas fondé à nous faire le reproche de négliger de venir en aide, ou de ne pas vouloir nous occuper, du transport des marchandises. Il s'est fait de sensibles progrès sur les chemins de fer canadiens, au point de vue de la séparation des voyageurs et des marchandises, et nous voyons le même progrès se dessiner à l'égard des transports maritimes. Il n'y a pas bien des années encore, sur les meilleurs chemins de fer du pays on faisait circuler des trains mixtes, où une voiture de voyageurs se trouvait attelée à un wagon rempli de bestiaux ; mais aujourd'hui, le wagon à bestiaux fait partie d'un train à bestiaux, le bois et les grosses marchandises sont expédiés sur des trains spécialement affectés à cet objet ; et le train de voyageurs ne porte que des voyageurs, et reste absolument distinct des trains de marchandises. Un nouveau progrès consiste en ceci : que beaucoup de trains ne comprennent que des voitures de premières, et bien que le fait ne s'observe pas fréquemment au Canada, on observe assez communément aux Etats-Unis des trains de voyageurs composés entièrement de pullmans. Je me rappelle avoir vu un steamer chargé de bestiaux, à partance du port d'Halifax, et portant à son bord Son Excellence le Gouverneur général d'alors.

M. SAM. HUGHES : Il n'y a pas de mal à cela.

L'hon. M. FIELDING : Il n'y a pas de mal à cela, mais le paquebot d'aujourd'hui, en règle générale, ne transporte pas de bestiaux. C'était le seul navire sur lequel Son Excellence était à même de faire la traversée alors, et en homme de sens commun, il s'y embarqua, et sans doute il ferait la même chose aujourd'hui dans les mêmes circonstances ; mais le fait que je tiens à signaler, c'est que, par suite des progrès de la navigation, pareil incident ne se produirait probablement pas aujourd'hui.

Le transport des voyageurs ne se fait plus dans les mêmes bateaux que celui des grosses marchandises, et même dans ce que nous appelons des navires de vitesse modérée, il ne se transporte que de petites quantités de marchandise. Je me rappelle avoir fait la traversée dans le " Campania ", qui était alors le premier des bateaux de la compagnie Cunard, et son commandant me disait qu'il ne voulait pas de plus de 1,500 tonnes de marchandises, car une quantité plus grande ne lui aurait pas permis d'emmagasiner une quantité suffisante de charbon pour le mettre à même d'atteindre une grande vitesse dans la marche et d'assurer le confort des voyageurs. Ainsi donc, sur ces navires de grande vitesse il ne sera pas transporté de grosses marchandises, quoique, bien entendu, pourvus de compartiments frigorifiques, car les marchandises qui doivent être transportées dans ces compartiments ont une grande valeur et peu-

vent supporter des frais plus élevés de transport. Il est possible de combiner le transport des marchandises en compartiment frigorifique avec un service de navigation de grande vitesse, mais il n'est pas possible de combiner avec un tel service le transport de marchandises de faible valeur sous un fort volume. Beaucoup de voyageurs préfèrent aujourd'hui voyager dans des paquebots qu'on pourrait appeler de vitesse moyenne.

M. SAM. HUGHES : Sur de grands navires?

L'hon. M. FIELDING : Il n'est pas douteux qu'un grand nombre de voyageurs, pour faire la traversée de l'Atlantique, ne préfèrent des navires comme le " Baltic ", le " Carmania ", et le " Caronia ", qui sont de vitesse moyenne et qui, tout en assurant aux voyageurs beaucoup de confort, transportent une quantité considérable de marchandises. Mais la compagnie de navigation, tout en ayant son " Carmania ", son " Caronia " ou son " Baltic ", aura aussi des bateaux très rapides et sans lesquels la compagnie serait hors d'état de soutenir sa réputation. L'honorable député de Brandon (M. Sifton) a déclaré que ces bateaux très rapides servent d'annonces et qu'à ce point de vue il serait utile qu'il s'en trouvât dans le service canadien. Une nation, tout comme un particulier engagé dans les affaires, ne doit pas négliger la réclame, et si nous avons des steamers d'au moins vingt nœuds et peut-être de vingt-deux, vingt-trois ou vingt-quatre nœuds, en supposant que nous puissions les obtenir, je suis convaincu qu'en faisant passer par le Canada une partie du fort courant de voyageurs de première qui maintenant se dirige directement sur New-York, l'effet sera de faire connaître le Canada de ceux à qui nous désirons faire connaître les vastes ressources de notre pays.

Les membres de la députation qui sont engagés dans les affaires annoncent dans les journaux et dépensent leur argent sans compter ; mais il ne leur arrive rarement de pouvoir rattacher un certain client à une annonce déterminée, bien qu'ils sachent que les affaires leur arrivent et que dès qu'ils cessent d'annoncer, le chiffre de leurs affaires diminue. Même si ce n'était qu'en vue d'annoncer le Canada, nous ferions bien à mon avis d'avoir un petit nombre de ces steamers de vitesse modérée, d'aussi grande vitesse que nous pourrons les obtenir.

Bien entendu, je m'intéresse à cette question en ma qualité de représentant des provinces du littoral. J'applaudis de grand cœur aux observations faites par l'honorable député d'Halifax (M. Roche) quant aux grands avantages présentés par le port d'Halifax. Il m'a toujours paru très probable que, si un jour nous venions à avoir un port ouvert toute l'année, ce port serait Halifax. Il m'a paru qu'entre temps, si nous devons avoir un port d'hiver, c'est probablement celui d'Halifax qui serait trouvé le plus avantageux, tandis que Québec serait le port terminus en été, si les navires étaient d'un tirant fort pour leur permettre de remonter jusqu'à Montréal. Mais, tout en revendiquant énergiquement les droits d'Halifax, je dois reconnaître en toute franchise que c'est là une question qu'il y aura lieu pour nous de décider en nous plaçant au point de vue large de l'intérêt national. Quant à moi, je serais parfaitement satisfait si l'on laissait à la compagnie qui se chargerait de cette entreprise le soin de régler par elle-même, en se fondant sur des considérations d'ordre pratique, le port de partance en Europe et le port d'arrivée au Canada. Si, en conséquence d'une telle décision ces steamers venaient aboutir à mon propre port d'Halifax, c'est parfait ; mais si, en se fondant sur ces mêmes considérations d'affaires, la compagnie décidait de choisir quelque autre port, alors nous ne serions pas admis à nous plaindre.

Je ne détiendrai pas la Chambre davantage, mais comme, naturellement, je prends un intérêt très vif à la question, j'ai cru qu'il me serait permis de dire quelques mots. Le temps n'est pas encore venu, à mon avis, pour notre Parlement, de considérer cette question dans ses détails, et tout ce que nous avons à faire pour le présent c'est de réaffirmer l'idée énoncée dans la résolution de la conférence impériale. Je regrette que l'honorable chef de la gauche ait jugé nécessaire de présenter cet amendement, qui me paraît inutile, et j'ai l'espoir qu'il en viendra à la conclusion qu'il est préférable de le retirer.

Quant à l'aspect financier de la question, je regrette que ces honorables députés de la gauche se soient placés à un point de vue tellement pessimiste. Ou bien ils veulent de ce service, ou bien ils n'en veulent pas ; et s'ils en veulent, ils sont fort mal inspirés en cherchant à alarmer les financiers avec des histoires de grossières extravagances et d'insuffisance des ressources du Canada. Sans doute, le Canada est chargé de beaucoup d'obligations ; nous avons de grandes entreprises en voie d'exécution, et d'autres encore, qui réclament notre attention. C'est un moment de son existence où le Canada ne saurait se montrer trop prudent ; mais ce n'est pas à dire qu'il doive se montrer timide. C'est un temps où le Canada va montrer qu'il a confiance en lui-même, et si, d'une part, nous aurions raison d'hésiter à dépenser de l'argent follement sur des entreprises qui ne sont pas destinées à avancer les intérêts bien entendus du pays, sachons nous dire à nous-mêmes, et aux peuples étrangers : Nous avons foi dans le Canada ; nous croyons qu'il va traverser rapidement cette période de crise temporaire, et qui s'est

fait sentir ici moins qu'en aucun autre pays du monde civilisé ; nous croyons que le Canada est en mesure de se charger des diverses responsabilités qui lui incombent, et que le crédit du Canada à l'avenir sera maintenu comme il l'a été dans le passé.

M. J. W. DANIEL (Saint-John) (N.-B.) : Il est agréable d'être appelé à traiter en cette Chambre une question qui ne saurait en aucun sens être appelée une question de parti. Nous avons déjà entendu parler dès le début de ce qu'on appelle la ligne panbritannique, dont la conception et les origines remontent à bien des années ; et nous savons tous que, même à l'heure actuelle, nous avons une ligne pan-britannique reliant l'Angleterre à l'Australie et à Hong-Kong, en passant par notre pays. J'ai prêté une oreille très attentive au discours qu'a prononcé aujourd'hui le très honorable premier ministre. J'ai également lu très attentivement le texte de la résolution qu'il a proposée à la conférence impériale et les remarques qu'il a faites à l'appui de cette résolution. Comme elle indique sous une forme brève et aussi précise les grandes lignes du projet soumis par lui, je vais en donner lecture :

Cette conférence est d'avis que dans l'intérêt de l'empire, il est nécessaire, dans la mesure possible, que ses diverses parties soient reliées par les meilleurs moyens de communication postale, de déplacement et de transport; que dans ce but, des mesures devraient être prises sur-le-champ en vue d'établir un service rapide de la Grande-Bretagne au Canada et du Canada à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande, et aussi à la Chine et au Japon; que ce service sur l'océan Atlantique soit exécuté à l'aide de paquebots d'égale vitesse et de même type que les meilleurs en existence actuellement; et sur l'océan Pacifique, par des paquebots d'une vitesse d'au moins dix-huit nœuds, et aux autres égards se rapprochant autant que les circonstances le permettront du degré de perfection présenté par les navires transatlantiques; que, dans le but de réaliser le projet ci-dessus, l'aide financière requise soit fournie par la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie, et la Nouvelle-Zélande dans des proportions équitables.

Cette résolution, qui, avec de légères modifications, fut approuvée et adoptée par cette conférence impériale, n'avait pas en vue un service transatlantique de ving ou de vingt-et-un nœuds. Elle tendait à l'établissement d'un service égal au meilleur sur l'Atlantique à l'heure actuelle. Aussi, ai-je été très surpris d'entendre le très honorable premier ministre, lorsqu'il a présenté ces résolutions aujourd'hui, parler d'un service transatlantique, non pas de vingt-quatre ou de vingt-cinq nœuds, mais de vingt ou vingt-et-un nœuds, et je me suis demandé pourquoi tant de formalités pour un service de vingt ou vingt et un nœuds ? Déjà nous avons un service de vingt nœuds, fourni par les mêmes compagnies qui nous donnent actuellement un service de dix-huit nœuds ; et cela, sans qu'il en coûte beaucoup plus ou même, rien de plus au pays. Il me semble donc, que, si nous voulons obtenir un service de vingt nœuds sur l'océan Atlantique, les membres de cette conférence impériale qui ont approuvé la résolution déposé par notre premier ministre, lorsqu'ils constateront à la lecture de la déclaration faite par celui-ci en cette Chambre aujourd'hui, qu'il se borne à demander un service transatlantique de vingt nœuds, ne manqueront pas de conclure que notre Parlement manque de parole envers les autres membres de cette conférence qui ont voté non pas pour un service de vingt nœuds, mais pour un service de vingt-quatre nœuds. Le service de dix-huit nœuds était restreint entièrement à l'océan Pacifique. Il me paraît donc que le premier ministre nous a mis dans un sérieux embarras.

Personnellement, je suis en faveur de la résolution adoptée à la conférence impériale et qui nous est soumise aujourd'hui. Pour les raisons qui ont déjà été expliquées, l'expérience seule pourra nous dire s'il y a lieu d'établir ce service sur l'Atlantique. Nous savons tous qu'il est impossible d'en faire une entreprise profitable, financièrement. Même à l'heure présente, le service de l'Atlantique entre l'Europe et New-York, malgré la population de 80,000,000 des Etats-nis, n'est pas une entreprise profitable au point de vue financier.

Pour donner effet à la résolution de la conférence impériale, il faudra installer sur l'Atlantique un service égal au meilleur qui existe actuellement, c'est-à-dire un service de 24 nœuds, sans quoi tous nos efforts seront vains et nous ne pourrons pas prétendre avoir exécuté de bonne foi la promesse de notre représentant.

Vient ensuite la question du transport des marchandises. Pour le Canda, le trafic des marchandises est plus important que celui des voyageurs ; je dirai en passant que le grand avantage d'un service rapide sur l'Atlantique concerne plutôt le transport du courrier que celui des marchandises, ou des voyageurs, et il n'y a aucun doute qu'il est très important d'avoir un service postal rapide. Sauf pour certaines classes de marchandises expédiées par messageries, et certains produits susceptibles de déterioration, la question de vitesse ne mérite pas d'être prise en considération dans le transport des marchandises ; elle n'a guère d'importance, comparativement.

Par conséquent, quand on parle d'un service de 24 nœuds, on ne peut avoir en vue que le service du courrier et celui des voyageurs. Traitant cette question, l'honorable député de Brandon (M. Sifton) dit que nous payons déjà $600,000 en subventions pour un service sur l'Atlantique et sur le Pacifique, et qu'une subvention d'un million ou un peu plus pour un service de 24 nœuds. n'impliquerait qu'une dépense additionnelle de $400,000 par année.

Je ne partage pas du tout cette manière de voir. Si nous décidons d'établir un service de 24 nœuds, qui coûtera un million ou un million et demi par année, nous devrons conserver quand même un service de marchandises indépendant, car c'est celui qui est le plus important pour notre pays. L'autre est plutôt une question d'amour-propre qui permettra aux Canadiens de dire qu'ils possèdent le service le plus rapide de l'Atlantique, entre le Canada et l'Angleterre. C'est certainement agréable, mais ce n'est guère pratique.

Le transport des marchandises, qu'il se fasse lentement ou rapidement, est une chose qui ne doit pas être perdue de vue. C'est pourquoi je ne puis pas admettre, avec l'honorable député de Brandon que cette entreprise ne nous coûterait qu'une dépense additionnelle de $400,000, puisqu'il nous faudrait maintenir également un service pour le transport des marchandises, au moins aussi parfait que celui que nous possédons actuellement.

Personnellement je serais certainement très heureux de voir un service de 24 nœuds sur l'Atlantique, mais je ne puis m'empêcher de trouver amusantes les raisons données par l'honorable député d'Halifax (M. Roche). Après avoir parlé des dépenses considérables que le pays est obligé de faire pour construire le Transcontinental-National, améliorer le canal Welland, creuser le canal de la baie Georgienne et probablement construire le chemin de fer de la baie d'Hudson, il demande quelle différence peuvent faire un ou deux millions de plus. L'excuse est peut-être plausible, mais d'un autre côté, même s'il ne devait ne nous en coûter qu'un million ou qu'un million et demi de plus, il serait peut-être sage d'étudier si nous avons des avantages à retirer de l'établissement de ce service rapide, bien que, pour ma part, je sois en faveur du service, le service le plus rapide que nous puissions avoir.

On ne pourra pas me reprocher de parler ainsi, par intérêt personnel, puisque l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a déclaré qu'Halifax serait certainement le port canadien de la nouvelle ligne. A titre de citoyen de Saint-Jean, je n'ai aucune objection à laisser le choix du port à la compagnie qui entreprendra ce service, à ceux qui seront le plus intéressés dans l'entreprise.

Le projet que vient de soumettre l'honorable premier ministre est très vague. Personne dans cette Chambre ou dans le pays, ne peut dire ce qu'entraînera l'adoption de cette résolution. L'honorable premier ministre aurait dû être plus précis dans ses explications et mettre le Parlement un peu plus dans ses secrets. Il aurait dû nous dire ce que l'on se propose de faire, pour mettre les députés en état de se prononcer avec connaissance de cause.

M. R. G. MACPHERSON (Vancouver) : Monsieur l'Orateur, je ne crois pas que dans la Colombie-Anglaise qui a fait de si rapides progrès en matière de navigation, il puisse exister deux manières de voir sur les avantages de cette proposition pour notre province et l'Ouest du Canada. Nous avons actuellement plusieurs lignes faisant le service entre les ports de la Colombie-Anglaise et l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Yokohama et Hong-Kong et la question d'un service amélioré est très importante pour nous.

La ligne de démarcation entre le parti ministériel et l'opposition sur cette question est clairement indiquée. La résolution du premier ministre signifie une action immédiate dans une question de la plus haute importance pour toutes les parties du pays et l'opposition demande d'attendre, ou si l'on ne veut pas attendre, d'établir un service frigorifique. La différence entre les deux propositions est que l'une veut le progrès et l'autre, la routine.

Nos honorables amis de la gauche veulent d'un service frigorifique, mais ce n'est pas le service dont le Canada a besoin dans le moment. La Colombie-Anglaise a expédié toute sorte de produits en Australie et les ports asiatiques, mais nos lignes transportent très peu de voyageurs. Je crois que moins de 6 p. 100 des voyageurs entre l'Amérique du Nord et l'Europe d'un côté, et l'Australie et l'Asie de l'autre, passent par les ports canadiens. Nous avons actuellement la compagnie de paquebots Union, entre Vancouver, Victoria et Sydney et la ligne australienne entre Vancouver, Victoria et Auckland, qui donnent un service très inférieur et transportent très peu de voyageurs.

L'été dernier, j'ai vu de mes propres yeux beaucoup de voyageurs qui n'avaient pu prendre passage sur les paquebots partant de Vancouver pour l'Australie ; ils ont été obligés d'aller s'embarquer à San-Francisco, ou d'attendre le navire suivant. J'ai souvent l'occasion de converser avec les voyageurs qui nous arrivent et tous sont unanimes à dire que le service actuel entre la Colombie-Anglaise et l'Australie est un des plus mauvais qui existe dans le monde entier, et, malgré tout ces navires sont toujours remplis ; ils ont un plein contingent de passagers de première classe et de deuxième classe et transportent des quantités considérables de marchandises.

J'espère que la ligne All-Red nous donnera aussi un service avec Yokohama, Nagasaki, Manille et les autres ports asiatiques. Nous avons actuellement les " Empress " du Pacifique-Canadien, qui donnent un excellent service, et le " Pacific Mail Steamship ". Jamais dans aucun pays, le moment n'a été plus favorable à l'établissement d'un service de paquebots de première classe. Nous devrions avoir un service rapide entre le Canada et tous les ports asiatiques du Pacifique.

Actuellement, il n'y a pas une ligne de première classe sur le Pacifique. Le Pacifique-Canadien possède de magnifiques navires, mais ils ne font pas le trafic qu'ils devraient faire. Il faudrait des navires plus grands et plus rapides. Tous les employés du Pacifique-Canadien vous diront que nous ne pouvons pas attendre, comme le demande l'honorable député de Toronto-est, sous peine de perdre la suprématie de la mer. Le temps est venu d'agir et de donner effet à cette résolution.

Que signifie le contre-projet de résolution proposé par l'honorable chef de l'opposition ? Il voudrait que pas un télégramme ne pût être échangé, que pas un agent ne pût être envoyé en Australie, dans la Nouvelle-Zélande ou en Angleterre pour travailler à l'établissement de la ligne All-Red, sans l'assentiment du Parlement.

Aujourd'hui, nous affirmons le principe, mais j'espère que nous ne nous en tiendrons pas là, car le principe est admis de tous, et que nous prendrons les moyens pratiques d'avoir bientôt un service amélioré sur le Pacifique. Je ne parle pas de l'Atlantique.

Que signifie un service de voyageurs entre l'Angleterre et l'Australie, par voie du Canada ? Cela signifie que des milliers de personnes visiteront notre pays et en constateront la richesse. Cela signifie que ces voyageurs dépenseront des centaines de millions au Canada. Il n'y a pas un trafic plus profitable pour un pays que celui des visiteurs. Nous en avons eu la preuve concluante à Vancouver, où les visiteurs ont fait faire d'énormes progrès à la ville. Nous ne pouvons pas accepter la proposition de l'honorable chef de l'opposition qui demande de réserver cette question jusqu'à ce que nous possédions des données plus précises...

M. R. L. BORDEN : Je n'ai rien dit de semblable et il n'y a rien de cela dans l'amendement.

M. MACPHERSON : Je ne veux pas exposer la question sous un faux jour, ni être injuste envers mon honorable ami. Si j'ai mal lu l'amendement. . .

M. R. L. BORDEN : Vous l'avez certainement mal lu.

M. MACPHERSON : J'ai compris que l'honorable député déclare par son amendement que le Canada ne doit rien faire pour le moment, qu'il ne doit pas s'engager dans une entreprise quelconque, et pour moi, cela équivaut à dire qu'il n'y aura rien de fait.

M. R. L. BORDEN : L'amendement ne change pas un mot à la résolution proposée par le premier ministre.

Considérant que cette conférence est d'avis qu'il est dans l'intérêt de l'empire que ses différentes parties soient reliées, autant que faire se peut, par les meilleurs moyens possibles de communication en ce qui concerne le transport des dépêches, des voyageurs et des marchandises, et qu'à cette fin il est à propos que la Grande-Bretagne soit reliée au Canada, et par voie du Canada, avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande par le meilleur service possible, à un coût raisonnable ; que pour mettre à exécution le projet ci-dessus, les ressources financières nécessaires devraient être fournies par la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande en proportion équitable.

Mon amendement ne touche pas à cet alinéa.

M. MACPHERSON : Voici l'amendement:

Que, en tenant compte des dépenses très considérables et des obligations très lourdes imposées au pays par l'administration actuelle, le Gouvernement ne devrait pas lier le Canada à un tel projet, ni à un traité ou dépense quelconques pour telles fins avant que ce projet ait été soumis au Parlement du Canada et en ait reçu l'approbation.

Si je ne me trompe, la première chose à faire, c'est d'entrer en négociation.

M. R. L. BORDEN : Certainement.

M. MACPHERSON : Si nous voulons faire quelque chose, nous devons d'abord commencer. Le premier pas consiste à conclure des arrangements avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Angleterre, et cela exigera certainement certaines dépenses. L'honorable député (M. R. L. Borden) dit que rien ne devrait être fait pour le présent. S'il déclare qu'il est prêt à accepter sans réserve la résolution déposée par l'honorable premier ministre, très bien. Mais, il met des conditions. L'honorable député de Toronto-est (M. Kemp) dit : "Nous avons bien le temps." L'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) dit : "Nous avons bien le temps." L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) dit : "Nous avons bien le temps ; il n'y a rien à faire pour le moment; contentons-nous de ce que nous avons et ne faisons rien pour l'avenir."

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire et je ne crois pas avoir dit quoi que ce fût qui puisse être interprété dans ce sens.

M. MACPHERSON : C'est le temps des examens de conscience, et l'honorable député (M. Foster) prétend n'avoir pas voulu dire cela. Alors qu'a-t-il voulu dire?

L'hon. M. FOSTER : J'irai plus loin et j'ajouterai que je ne l'ai pas dit.

M. MACPHERSON : Mon honorable ami a une manière de s'exprimer susceptible de différentes interprétations. Il est très habile à ce jeu. Mais il faut qu'il se prononce dans un sens ou dans l'autre. Est-il ou non en faveur de cette ligne All-Red ?

L'hon. M. FOSTER : Mon honorable ami veut-il me permettre une question? Veut-il demander à son propre chef si, en vertu de cette résolution, il se propose de conclure

avec ces pays un arrangement impliquant des obligations financières, sans s'y faire préalablement autoriser par le Parlement.

M. MACPHERSON : Permettez-moi de citer la résolution. Je crois que je la comprends ; je suis majeur et j'entends passablement l'anglais. Cette résolution dit :

Il est désirable que des mesures soient prises aussitôt que possible . . .

Je n'ai pas besoin de demander à mon chef ce que cela veut dire. C'est clairement expliqué : " Il est désirable " . .

Mon honorable ami (M. Foster) prétendra-t-il le contraire? L'opposition prétend qu'il n'y a pas lieu, pour le moment, de faire autre chose que se croiser les bras. Un gouvernement digne de ce nom doit devancer l'opinion publique. Le Canada ne veut plus tenir boutique dans une petite rue isolée. Qu'il s'agisse de transport par terre ou par eau, notre place est sur la grande voie publique. L'occasion se présente aujourd'hui de réaliser un grand progrès à peu de frais. Les questions de dollars et cents perdent de leur importance quand il s'agit du bien du pays. Notre commerce est de beaucoup plus considérable que ce qu'il était autrefois et il augmentera encore davantage. Le peuple attend du Gouvernement qu'il profite de toutes les occasions pour élargir et prolonger les artères du commerce du pays.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est): Vu l'époque de la session, je n'aurais pas pris part à ce débat, n'eût été une remarque de l'honorable député de Brandon (M. Sifton), accentuée encore par l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson). Etant appelé à me prononcer entre la résolution et l amendement, je tiens à bien définir ma position. J'ai l'honneur de représenter une circonscription dont les idées et les sentiments sont aussi impérialistes que ceux de toute autre circonscription au Canada. Quelle que pût être mon attitude sur d'autres questions, j'ai l'intime conviction que si par mes actes ou mes votes, je laissais supposer un manque de confiance dans le solidité des liens qui nous unissent à la mère patrie, ou la moindre répugnance à faire tout en mon pouvoir pour perpétuer et consolider cette union, ce serait folie de ma part d'aller solliciter de nouveau les suffrages des électeurs de cette circonscription.

L'honorable député de Brandon (M. Sifton) passe dans tout le pays pour être l'auteur véritable du projet en question, mais c'est bien à tort, puisque l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) vient de démontrer que le projet est plus vieux que son père putatif ; on ne peut nier cependant que l'honorable député de Brandon en soit devenu le père par adoption, et puisqu'il a pris bien soin de définir l'attitude du Gouvernement sur cette question, j'éprouve également le besoin d'exposer les raisons pour lesquelles je suis obligé de voter contre la résolution du premier ministre et en faveur de l'amendement du chef de l'opposition.

Dans mon humble opinion, la question peut se résumer en deux mots. Des deux côtés, nous sommes unanimes à reconnaître la nécessité et le devoir de faire tout en notre pouvoir pour la consolidation de l'empire. Un parti prétend y arriver d'une manière et l'autre parti croit que le but sera plus sûrement atteint par d'autres moyens.

Je considère que le Gouvernement est absolument dans l'erreur. Je voterai contre la résolution, uniquement parce que je crois que les honorables membres de la droite se trompent dans le choix des moyens à prendre pour relier les différentes parties de l'empire et que ces moyens seraient exactement ceux que préférerait un ennemi de l'empire qui en souhaiterait le démembrement.

La résolution de l'honorable premier ministre est ambiguë. Elle peut être interprétée de deux manières. Mais heureusement que l'honorable député de Brandon en a expliqué la véritable signification et ce sont ses explications qui m'obligent à voter contre la résolution. Après avoir exposé les avantages qui découleraient pour l'empire de l'établissement de cette ligne, l'honorable député a eu l'obligeance d'ajouter que le transport des marchandises et le service frigorifique étaient de simples questions de détail qui seraient réglées plus tard. Pour moi ces deux questions priment toutes les autres et après cet aveu de l'honorable député de Brandon, il ne reste rien à dire en faveur de la résolution.

Si nous devons dépenser un million et demi de dollars, nous devons obtenir quelque chose en retour et quand l'honorable député de Brandon nous déclare que le transport des marchandises et le service frigorifique, sont de simples affaires de détail, nous devons en conclure que cette dépense de $1,500,000 par année sera faite pour établir un service rapide de voyageurs.

L'honorable chef de l'opposition, de son côté, dit que quel que soit le chiffre de notre contribution, elle doit avoir pour objet principal les meilleurs moyens d'amener les produits de l'empire sur les marchés de l'empire. La question du service des voyageurs doit nécessairement se présenter incidemment, et dans les navires destinés, avant tout, à transporter nos produits sur les marchés de l'empire, nous offrirons le plus d'avantages possible aux voyageurs.

Mais l'honorable député de Brandon, dans l'étude de cette résolution, laisse entièrement de côté le transport des marchandises et le service frigorifique. La subvention annuelle de $1,500,000 servira à assurer un service rapide pour le transport des voyageurs et, incidemment, on fera le mieux que l'on pourra pour le transport des marchandises ; et ses plus beaux rêves se réalisent,

nous pouvons mettre 1,000 tonnes de produits à bord de ces énormes paquebots.

Le Canada, en plus de toutes les obligations qu'il a assumées sera appelé à payer $1,500,000 pour un service rapide de voyageurs. A titre d'impérialiste, je refuse de payer une pareille somme pour un service de voyageurs. Je suis prêt à tous les sacrifices pour unir plus étroitement les différentes parties de l'empire au moyen d'un échange plus libéral de produits, mais je ne veux pas payer $1,500,000 par année pour un service rapide de voyageurs.

L'honorable député de Brandon a rappelé que nous payons $679,000 par année pour le service que nous avons actuellement et que nous n'aurons qu'un million de dollars de plus à payer par année. Je suppose que la plus grande partie de ces $679,000 est affectée au transport des dépêches. Mais si nous déduisons ces $679,000, nous devons déduire également les avantages et le service que nous avons actuellement, car je suppose que nous ne payons pas $679,000 par année pour rien.

J'ai toujours compris que les subventions postales étaient un moyen de nous assurer un service rapide quand il n'était pas possible de l'obtenir sans cela. On ne fera croire à personne que nous donnons tout cet argent, uniquement pour le transport des sacs de dépêches. Si c'est ce que nous faisons, nous payons trop cher ; nous sommes volés. Cet argent est une subvention indirecte aux compagnies dont le service s'est sensiblement amélioré depuis dix ou quinze ans.

Si cette subvention de $679,000 par année prenait fin, suppose-t-on que nous continuerions à avoir le service que nous avons ? Il n'y a pas de probabilité que nous privions de cette subvention les compagnies qui ont tant fait pour le commerce entre le Canada et la mère patrie.

L'honorable député de Brandon (M. Sifton) nous demande—c'est sa manière d'interpréter la résolution—de payer $1,500,000 annuellement à une compagnie sans savoir quelle sera cette compagnie, de qui elle sera composée, ni quel service elle nous donnera. Tout ce que nous savons, c'est que ces $1.500,000 seront consacrés à un service rapide de voyageurs et, incidemment, ces navires transporteront aussi des marchandises ; l'honorable député de Brandon, concède, au maximum, 1,000 livres de marchandises par navire.

Maintenant, quel service nous donnera-t-on ? L'honorable premier ministre et l'honorable député de Brandon ne sont pas d'accord sur ce point. L'un dit qu'un service de 20 nœuds sera suffisant, mais l'autre exige 25 nœuds, et si cette résolution est adoptée, nous ne savons pas si pour cette subvention annuelle de $1,500,000 nous aurons un service de 20 nœuds ou un service de 25 nœuds. Si c'est un service de 20 nœuds, l'honorable député de Brandon n'en sera pas satisfait ; si c'est un service de 25 nœuds, ce sera plus que ce que l'honorable premier ministre n'aura jamais songé à demander. Si l'on ne s'entend pas mieux, nous avons raison de demander aux ministres de décider ce qu'ils veulent et de se mettre d'accord, avant de s'adresser au Parlement.

Mais supposons que le projet soit mis à exécution, et que nous ayons sur l'Atlantique, sur le Pacifique, les meilleurs navires qu'il soit possible d'avoir, d'une vitesse de 25 nœuds, que nous donnera-t-on en retour de notre subvention annuelle de $1,500,000? Combien de Canadiens voyageront par ces navires rapides ? Tout le monde sait que plus le navire est rapide, plus le prix du passage est élevé. La plupart de ceux qui consentiront à payer ces prix élevés seront des Américains et il en résultera que nous paierons $1,500,000 par année pour permettre à nos voisins de se rendre en Europe par la belle route du Saint-Laurent, dans des navires dont les Canadiens ne pourront pas se servir. Dans mon comté on trouvera très peu de personnes en état de voyager dans ces navires dispendieux ; et très peu de mes électeurs pourront expédier leurs produits en Europe dans ces navires qui transporteront à peine 100 tonnes de marchandises par voyage.

C'est pourquoi je demande ce que mes électeurs auront en échange de cette subvention d'un million et demi, à laquelle contribueront tous les chefs de famille de ce pays.

Je désire autant que qui que ce soit contribuer à resserrer les liens qui unissent les différentes parties de l'empire, mais je demande que cette subvention annuelle de $1,500,000 repose sur des bases raisonnables. Si quelqu'un était hostile à l'empire et en désirait le démembrement ; si quelqu'un souhaitait qu'un sentiment de mécontentement se propogeât parmi la population de ce pays, grossie du flot de l'immigration, il soumettrait à l'adoption de cette Chambre une résolution obligeant les contribuables à payer des sommes considérables sans savoir ce que cet argent leur rapporterait.

M. TALBOT : La résolution dit "à un coût raisonnable".

M. NORTHRUP : Il nous a été démontré que ce coût raisonnable atteindrait £325,000 par année. Le chiffre a été, pour ainsi dire, fixé par la conférence et on nous a dit aujourd'hui quelle serait cette contribution.

Notre population augmente rapidement ; une nombreuse immigration nous arrive, de tous les points du globe, de pays abrités par d'autres drapeaux que celui sous lequel nous vivons ; une partie considérable de notre population est venue ici pour trouver un meilleur Gouvernement que celui qu'elle a quitté ; elle ne partage pas les

mêmes sentiments que ceux qui sont nés dans ce pays, et je dis que le Gouvernement est tenu de démontrer quels sont les avantages matériels qui découleront de ce rapprochement entre le Canada et l'Angleterre. Si nous obligeons les contribuables de ce pays à payer £325,000 par année pour permettre à nos voisins de la république américaine de voyager un peu plus rapidement dans des navires appartenant à nous ne savons qui, cela ne sera pas de nature à rendre les nouveaux arrivants plus loyaux à l'empire et plus désireux de maintenir le lien qui nous unit à l'Angleterre.

Ayant la conviction qu'il est dans l'intérêt de l'empire de donner à la population de ce pays et à celles des autres possessions britanniques des moyens plus faciles, plus rapides et plus économiques d'échanger leurs produits et de les transporter sur les marchés étrangers, et convaincu que cette résolution n'est pas dans l'intérêt de l'empire, à titre d'impérialiste, je suis obligé de la combattre et de voter pour la contre-résolution proposée par l'honorable chef de l'opposition.

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

Reprise de la Séance.

M. HANCE J. LOGAN (Cumberland) : Monsieur l'Orateur, il est regrettable de voir que la résolution actuellement en discussion, une résolution d'une si vitale importance pour tout le Canada, soit combattue par les honorables membres de l'opposition. Quelle que puisse être l'importance de cette ligne All-Red pour les autres parties de l'empire, c'est surtout pour le Canada qu'elle a une importance toute spéciale.

Si j'étais Australien, je ne sais pas si j'éprouverais le même enthousiasme à voter une forte subvention pour un service de paquebots, mais comme citoyen du Canada, qui est, pour ainsi dire, un poste de relais, placé sur la route de l'empire, je dis que notre pays a un intérêt vital à la réussite du projet énoncé par l'honorable premier ministre.

C'est un fait notoire et je dirai même humiliant pour nous, que les Anglais qui visitent l'Amérique du Nord, ne voyagent pas, en général, par les lignes canadiennes. Je ne crois pas me tromper en disant que 3 p. 100 à peine des Anglais, des Irlandais et des Ecossais qui visitent ce pays, arrivent ici par des ports canadiens. Ils arrivent en Amérique par la grande porte : New-York. La première chose qui frappe leurs regards, c'est une grande ville étrangère avec une population de plusieurs millions et ils pénètrent ensuite au Canada par une porte de côté. C'est à peu près comme si l'on visitait une petite chapelle en sortant de Saint-Pierre de Rome.

Une des raisons pour lesquelles j'appuie si chaleureusement le projet, c'est qu'il contribuera à faire connaître le Canada et dissipera une foule de préjugés que les habitants des îles britanniques nourrissent à notre égard ; il leur fera mieux connaître notre population et nos aspirations comme sujets de l'empire. Demandez à des Anglais si la route d'Halifax est aussi sûre que celle de New-York, et neuf fois sur dix on nous répondra que les ports canadiens sont enfouis dans d'épais brouillards, que les banquises qui descendent des mers arctiques sont une menace constante à la navigation et que le Saint-Laurent est rempli d'écueils. Cependant l'honorable député de Brandon, dans son discours sur le budget, a prouvé d'une manière concluante que la route du Saint-Laurent est plus sûre que toutes les autres.

M. TALBOT : Il n'y a pas eu un seul accident sur le Saint-Laurent depuis trois ans.

M. LOGAN : Comme le fait observer mon honorable ami, nous n'avons pas eu un seul accident sur le Saint-Laurent depuis trois ans, et nous pouvons en dire autant de la route d'Halifax. Dans une circonstance précédente, comme preuve de l'ignorance des Européens au sujet du Canada, je rapportais qu'un marchand de cette ville qui avait commandé des marchandises en Angleterre, pour le commerce de Noël et qui avait donné instruction de les expédier par les navires du Pacifique-Canadien, avait reçu un avis des fabricants anglais que ses marchandises étaient expédiées via New-York,, parce que tous les ports canadiens étaient fermés par les glaces. Ce n'est malheureusement pas un cas isolé ; c'est un échantillon des notions générales qui existent en Angleterre sur notre pays. J'ai été à même de le constater pendant mon séjour en Angleterre et beaucoup d'autres Canadiens sont dans le même cas.

Le peuple anglais est convaincu que nous avons un superbe pays en été, que nous avons de magnifiques ports à Halifax, à Saint-Jean, à Montréal et ailleurs, mais qu'en hiver, tout cela est emprisonné dans les glaces et inaccessible. Mas si nous avions cette ligne All-Red, subventionnée par l'Angleterre, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ce serait le meilleur moyen de faire savoir au monde entier que le Canada n'est pas un pays de neige et de glace et que, même en hiver, nous avons des ports capables de recevoir ces superbes navires.

Je comprends, Monsieur l'Orateur, qu'à cette phase de la session, ce n'est plus de temps des long discours, et je m'efforcerai d'être bref. J'ai déjà dit que je regrettais de voir que le grand parti conservateur n'avait pas su s'élever à la hauteur de la circonstance, en assurant le Gouvernement de son concours pour la réalisation de ce grand projet impérial. Même si nous étions tous unanimes au Canada, il serait encore

assez difficile d'obtenir la coopération des différents gouvernements, mais combien plus grandes seront les difficultés quand les autres grandes colonies apprendront que la loyale opposition de Sa Majesté au Canada est hostile au projet.

J'ai le grand honneur, monsieur l'Orateur, d'avoir succédé, dans la représentation de Cumberland à sir Charles Tupper, un des hommes les plus éminents de ce pays, et je n'ai pu m'empêcher de songer ce soir que si sir Charles Tupper dirigeait en ce moment l'opposition, ses partisans auraient pris une attitude bien différente sur cette question.

Quand le Gouvernement actuel prit la direction des affaires en 1896, sir Charles Tupper écrivit à l'honorable premier ministre que s'il voulait travailler à assurer le service transatlantique rapide, dont les bases avaient été jetées par le Gouvernement précédent, il pourrait compter sur l'entier concours du parti conservateur.

En 1897, quand le Gouvernement actuel eût conclut un arrangement avec MM. Paterson, Tate et compagnie pour un service rapide sur l'Atlantique, le premier qui prit la parole du côté de l'opposition fut sir Charles Tupper, et bien qu'il n'approuvât pas tous les détails de l'arrangement, il déclara qu'il ne voulait pas laisser croire un seul instant qu'il s'opposait au projet qu'il avait tant à cœur.

M. SPROULE : Il aurait dû attendre trois ans, avant de présenter ses félicitations au Gouvernement.

M. LOGAN : Sir Charles Tupper était un trop grand cœur et un trop bon patriote pour refuser de féliciter ses adversaires quand ils le méritaient et il n'attendit pas trois ans. Il était corps et âme en faveur d'un service rapide sur l'Atlantique et quand il déposa son projet devant le Parlement, personne ne lui demande d'en expliquer tous les détails.

En parcourant le hansard de 1896, j'ai rencontré certaines remarques intéressantes de l'honorable député de Toronto-nord. Permettez-moi de mettre ses paroles d'alors en regard de ce qu'il a dit aujourd'hui. Il répondait à M. Dobell, un ministre d'alors, sur cette même question d'un service rapide et il disait :

Il est opposé à son service rapide parce que c'est trop dispendieux et parce qu'on ne peut pas le donner à bon marché, et cependant, lui-même et des milliers de Canadiens, presque tous les ans, se rendent à New-Work et retiennent les meilleures places à bord des steamers les plus rapides qui partent de ce port pour Liverpool et ils n'ont pas cela à bon marché.

Je conseille à l'honorable député de Toronto-nord de méditer ces paroles, lui qui disait cet après-midi que les Canadiens voyagent par les lignes canadiennes. On a affirmé cet après-midi, et personne ne l'a contredit, que 6 p. 100 seulement du trafic des voyageurs entre Liverpool et le Canada, se font par les lignes canadiennes. N'est-ce pas un état de choses déplorables ? Mon honorable ami, le député de Toronto-nord, disait encore :

Ils (les Canadiens) savent ce qui est bon, ils veulent l'avoir et sont prêts à payer pour l'avoir. Refuseraient-ils de payer le même prix, s'ils avaient à Québec des steamers rapides comme à New-York? Mais l'honorable ministre ne veut pas d'un service de 20 nœuds parce que les prix de passage seront plus élevés que $75.

Permettez-moi encore une citation, empruntée à l'honorable député de Toronto-nord. La question du transport des marchandises ayant été soulevée, voici ce qu'il en disait :

Les investigations ne pourront pas lui permettre d'éviter l'extrême difficulté de réunir dans le navire une grande capacité pour le fret et une grande vitesse. Plus l'honorable ministre examinera l'affaire à fond, plus il sera convaincu que le Gouvernement, s'il conserve l'idée d'avoir un service rapide, n'est pas libre de déterminer dans une grande mesure la quantité de fret que le navire pourra transporter.

Et plus loin :

Je crois qu'il constatera que, à moins d'être disposé à doubler presque le tonnage mentionné dans les soumissions demandées, il ne pourra pas contenir une bien plus grande capacité quant au fret, avec la vitesse nécessaire pour en faire réellement un service rapide. Mais 1,000 ou 2,000 tonnes par bateau, cela constitue encore une fort respectable quantité de fret du genre dont sera celui-ci.

L'honorable député développe ensuite les mêmes arguments qui ont été employés cet après-midi par l'honorable député de Brandon. Il explique que si nous établissons ce service rapide pour les voyageurs, pour certaines quantités de marchandises, pour les dépêches, nous ne tarderons pas à avoir un service rapide pour le transport des marchandises.

Mais je pense que ce qui arrive, et ce, dans les conditions spéciales que mentionnent maintenant les soumissions, c'est que les vaisseaux de fret rapides résultent d'une ligne rapide telle que celle que nous projetons.

A cette époque l'honorable député n'avait pas la présente résolution sous les yeux et ses paroles semblent être la réfutation formelle de l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition et pour lequel il va sans doute voter.

Voyons en quoi consiste cet amendement qui, je l'avoue, me paraît plutôt confus :

M. Borden propose comme amendement que ladite résolution soit amendée en retranchant les 2e et 3e alinéas.

Or, les 2e et 3e alinéas de la résolution sont ainsi conçus :

Qu'il est désirable que des mesures soient prises aussitôt que possible pour obtenir les résultats visés par ladite résolution.

Que cette Chambre approuve par les présentes les termes de ladite résolution affirmant que le Canada est prêt à prendre sa part raisonnable des obligations financières nécessaires.

C'est dans ces deux alinéas que se trouve la substance même du projet, et ce sont ces deux alinéas que l'honorable chef de l'opposition veut éliminer, pour les remplacer par les suivants :

La Chambre, tout en témoignant de sa vive sympathie pour l'objet de ladite résolution, désire exprimer l'opinion que des prix plus favorables de transport pour les marchandises et un système absolument efficace de compartiments frigorifiques doivent être les traits caractéristiques de tout semblable projet de transport.

Il y a quelques années, cependant, l'honorable député de Toronto-nord déclarait que ces deux choses ne pouvaient pas être réunies sur un même navire. L'honorable chef de l'opposition demande encore par son amendement une chose qui me paraît absolument inutile :

Que, en tenant compte des dépenses très considérables et des obligations très lourdes imposées au pays par l'administration actuelle, le Gouvernement ne devrait pas lier le Canada à un tel projet, ni à un traité ou dépense quelconques pour de telles fins avant que ce projet ait été soumis au Parlement du Canada et en ait reçu l'approbation.

C'est exactement ce que dit la résolution déposée par l'honorable premier ministre :

Cette Chambre est d'avis qu'il est désirable que les gouvernements de l'Australie, du Canada et de la Nouvelle-Zélande conviennent avec le moins de délai possible, d'un plan défini pour mettre à exécution les termes de ladite résolution de la conférence impériale, ledit plan devant être soumis à l'examen du parlement impérial et des parlements coloniaux.

A mon sens, le point important de l'amendement de l'honorable chef de l'opposition c'est que nous devons travailler à obtenir " des prix plus favorables de transport pour les marchands et un système absolument efficace de compartiments frigorifiques". Ce sont des questions de détails. Ce que l'on nous demande, dans le moment, c'est de ratifier l'attitude prise par l'honorable premier ministre à la conférence impériale sur la question de la ligne All-Red à travers l'empire. J'ai ici un interview donné à la "Canadian Gazette" par l'homme d'état éminent, sir Charles Tupper, immédiatement après que sir Wilfrid Laurier eût soumis sa résolution à la conférence. Sir Charles Tupper, a-t-il accueilli la proposition par des critiques insidieuses? A-t-il dit: Il faut que nous ayons sur ces navires un certain espace pour les marchandises, et un certain espace pour les compartiments frigorifiques ? Pas du tout. C'était un grand Canadien ; et il déclara qu'il était fortement en faveur du projet. Il avait toujours porté un grand intérêt à cette question et c'était assez naturel vu qu'il avait été un des initiateurs du mouvement. Il disait dans cet interview que la ligne All-Red, telle que proposée, n'était que la mise à exécution d'un arrangement conclu par le Gouvernement canadien, alors qu'il était premier ministre ; mais le traité fait avec la Compagnie Allan avait dû être abandonné, après le refus du marquis d'Aberdeen, Gouverneur général du Canada, d'en autoriser la signature. Il avait été fait par un Gouvernement dont l'honorable député de Toronto-nord faisait partie ; il ne restait plus qu'à obtenir la signature du Gouverneur général pour être exécuté, sans la ratification du Parlement, mais le Gouverneur général refusa de signer.

L'honorable député de Toronto-est (M. Kemp) prend une attitude tranchée sur cette question. Il se déclare hostile au projet, sans aucune réserve. Il semble croire que la rapidité n'est qu'une mode passagère, et il prétend que les navires allemands à grande vitesse ont été construits dans un temps où tout le monde avait de l'engouement pour les voyages rapides. Il me permettra de lui dire qu'à l'heure qu'il est, il ne pourrait pas retenir une cabine dans un de ces navires, d'ici à trois mois. Ils sont, sans contredit, les navires les plus recherchés qu'il y ait sur l'Atlantique.

Mon honorable ami dit que le public reviendra aux navires à petite vitesse. Autant prédire la disparition des trains rapides, et leur remplacement par les convois à petite vitesse et les voyages en poste de jadis. La tendance est à la vitesse sur terre et sur mer et mon honorable ami le sait comme moi. Il le sait certainement, car avant de reprendre son siège, il a dit : Nous avons actuellement un service de 18 nœuds ; n'intervenons pas et d'ici à trois ou quatre ans, les compagnies nous en donneront un de 21 nœuds. Si la locomotive rapide n'est qu'un engouement passager ; si le goût des voyages rapides tend à disparaître ; si nous devons retourner aux anciennes coutumes de nos pères, pourquoi les compagnies canadiennes nous donneraient-elles un service de 21 nœuds d'ici à quatre ans ?

Ce projet se recommande par plus d'un côté. C'est une grande conception impérialiste, destinée à resserrer les liens qui unissent entre elles les différentes parties de l'empire. Je ne partage pas l'avis de ceux qui prétendent qu'on rendrait de plus grands services à l'empire en facilitant le transport de nos produits sur ses marchés. Nous développerons le sentiment impérialiste en étant en contact plus intime avec les populations des autres parties de l'empire. Cette ligne All-Red, mettra le Canada sur la principale voie publique de l'empire. Les milliers de voyageurs qui vont

de l'Angleterre à l'Orient et de l'Orient en Angleterre traverseront notre magnifique pays, contempleront les incomparables ports canadiens sur le Pacifique, le panorama grandiose des montagnes Rocheuses, les immenses plaines à blé de l'Ouest, les belles provinces d'Ontario et de Québec ; en été ils navigueront sur le fleuve Saint-Laurent et en hiver, ils traverseront les Provinces maritimes se rendront compte de leurs richesses et s'embarqueront dans le plus beau port du monde.

La réalisation de ce projet nous fera mieux connaître à l'étranger, et nous rapprochera, non seulement du citoyen de Londres, mais aussi de celui de Sydney, de Melbourne et d'Auckland. A l'heure présente, 99 p. 100 de ceux qui voyagent entre l'Angleterre et l'Australie et la Nouvelle-Zélande, passent par le canal de Suez. Si cette ligne est établie comme nous le désirons, nous ferons plus intime connaissance, non seulement avec la population de l'Angleterre, mais aussi avec nos frères des parties les plus éloignées de l'empire.

Je regrette que le projet ne soit pas encore assez avancé pour qu'Halifax ou Saint-Jean soit choisi comme port terminus, pendant toute l'année ; car alors, les voyageurs n'auraient pas à se demander s'ils débarqueront à Québec, à Halifax ou à Saint-Jean. Ils sauraient qu'ils seraient toujours débarqués au même port. Toute l'année, à Liverpool, on entendrait : "Tout le monde à bord pour Halifax" ou "Tout le monde à bord pour Saint-Jean".

Cela n'est peut-être pas possible, mais quoi qu'il en soit, pendant une bonne partie de l'année, ce service se fera par les Provinces maritimes. La Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ne seront plus situés sur une voie vicinale mais sur la grande route qui ira de l'Angleterre à l'Orient. Nous pourrons montrer aux voyageurs qui descendront à Halifax le beau port qui fait l'orgueil de notre province. Nous leur ferons voir cette belle petite province, dont nous, ses fils, sommes si fiers. Ils pourront visiter le Nouveau-Brunswick et constater par eux-mêmes qu'à l'est des grandes provinces centrales, il y en a d'autres qui sont dignes de figurer au nombre des plus précieuses possessions de l'empire.

Nous payons actuellement $680,000 en subventions annuelles. Je ne prétends pas dire que cet argent soit gaspillé. Je crois, au contraire, qu'une bonne partie est utilement employée,' bien que j'aie des doutes sur l'utilité de l'autre partie. Ne vaut-il pas mieux payer $1, 500,000 pour un bénéfice certain, que $680,000 pour des résultats problématiques. Nous sommes certains que si la ligne All-Red est établie, elle conférera de grands avantages à toutes les parties du Canada. Bien qu'il ne soit pas possible de combiner une ligne rapide de voyageurs avec une ligne pour le transport des marchandises, comme l'expliquait si bien l'honorable député de Toronto-nord, il y a dix ans, il y aura certainement dans ces navires de l'espace pour une certaine classe de marchandises, pour les messageries et les dépêches. Pour toutes ces raisons j'appuie cordialement la résolution proposée par l'honorable premier ministre.

Nos amis de la gauche, tant qu'ils n'ont rien à payer, sont les plus violents impérialistes qui aient jamais existé ; mais dès qu'on leur parle d'une faveur à faire aux marchandises anglaises qui entrent au Canada ils font la grimace, et dans le secret comme du haut de la tribune populaire dans certaines parties du pays, ils ne manquent pas de faire des vœux pour que pareille faveur ne soit pas accordée. Ils se donnent pour de fervents impérialistes, mais dès qu'il est question de prendre sur la recette un million et demi pour l'établissement d'une route destinée à relier plus étroitement toutes les parties de l'empire, à unir plus intimement les membres avec la tête, ces hommes arrivent avec des résolutions de transport à bon marché, d'emmagasinage à froid, de ceci et de cela, le tout uniquement calculé pour faire échec à la résolution que le premier ministre a présentée. Je félicite celui-ci pour le projet qu'il a eu l'honneur de proposer à la conférence impériale. Peu importe qu'il en ait été l'initiateur ou qu'il ait lui-même baptisé cette ligne du nom de "All-Red Route'," c'est lui qui l'a proposée à la conférence, et c'est à lui qu'en revient le mérite. Je n'ai plus qu'une chose à dire en terminant, c'est que, si nos amis de la gauche eussent accueilli cette résolution comme l'aurait fait sir Charles Tupper, comme n'eussent pas manqué de le faire les hommes éminents que ce parti avait à sa tête il y a vingt ou vingt-cinq ans, cela eut donné auprès du gouvernement impérial plus d'autorité au nôtre, et l'initiatve de celui-ci aurait eu pour effet d'engager fortement l'Australie et la Nouvelle-Zélande à voter des subventions pour un projet d'une si haute importance, non seulement pour la Grande-Bretagne, mais encore pour toutes les parties de l'empire.

M. E. B. DEVLIN (Wright) : Monsieur l'Orateur, j'appuierai la résolution du très honorable premier ministre, à cause du grand intérêt commercial que j'y vois pour le Canada. L'objet de cette résolution a été discuté sous divers aspects et à différents points de vue.

Les uns y voient une question d'expansion impériale, les autres un mouvement intéressant le commerce. Pour moi, j'y vois uniquement l'intérêt des différentes parties de l'empire, et ce que notre pays va y gagner. Le moment est venu où il va falloir, dans l'étude du grand problème national donner à la question des communications par eau la place qui lui convient. Je me suis déjà dans cette Chambre fortement prononcé en

faveur de l'amélioration des voies navigables du Canada. La construction du canal de la baie Georgienne est, je crois, une question pleine d'intérêt pour le Parlement et pour le peuple du Canada. Avant qu'il se soit écoulé bien des mois, ou tout au plus bien des années, nous aurons, je pense, quelque chose de défini à annoncer en ce qui touche à l'établissement de communications par eau dans ce pays. Il est aussi de notre intérêt de tendre à améliorer de la meilleure manière possible les moyens de transport entre l'Europe et le Canada.

Je prendrai occasion de la présente résolution pour dire un mot en faveur d'un projet qui, en ce moment, occupe l'attention du parlement anglais, savoir d'inclure dans la ligne projetée un port d'Irlande. Ce que je dis là n'est pas simplement que je me fasse un point d'honneur de parler pour l'Irlande, ce n'est pas seulement parce que je suis Canadien Irlandais, mais parce qu'à mon sens la pleine réalisation de ce projet nécessite une étude approfondie des avantages que l'on trouvera dans l'adoption d'un port d'Irlande, comme moyen de raccourcir la traversée de l'Atlantique. J'ai donc double plaisir à appuyer cette motion, car j'aperçois que l'Irlande, en définitive, aura beaucoup à y gagner. Je suis opposé à l'amendement, qui me paraît avoir pour principal objet de faire échec à la motion sur laquelle la Chambre est appelée à se prononcer.

L'hon. M. FOSTER : Je désire, avant que le vote soit pris, présenter à la Chambre quelques observations. Je le fais à cause de certaines choses qui ont transpiré, depuis que le très honorable premier ministre a, ce matin, présenté sa résolution, et aussi à cause de certaines divergences d'opinions qui existent au sujet de ce que comportent la résolution et l'amendement. J'ai écouté avec intérêt le discours de l'honorable député de Brandon (M. Sifton). La Chambre, en définitive, a dû se demander quel est ce projet qu'on nous invite à appuyer. L'honorable député de Cumberland a fait à l'opposition un vigoureux appel en faveur du Gouvernement. La question pour moi, est celle-ci : quel est pour l'heure le projet du Gouvernement ? Je sais bien ce que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a proposé à la conférence impériale : c'était pour l'Atlantique un service de 24 nœuds, pour le Pacifique de 22. Et, ce matin, ce que mon très honorable ami proposait, c'est 20 ou 21 nœuds pour l'Atlantique, et 18 s'il est possible, pour le Pacifique. Mais quand le maître des cérémonies s'est présenté sur la scène pour la solennelle déclaration qu'il a faite, la seule autorisée, ce qu'il apporte, avec de plus amples renseignements, quoique limités encore, c'est un projet de 24 nœuds pour l'Atlantique et de 22 pour le Pacifique. Lorsque maintenant on vient faire à l'opposition de pressants appels pour l'engager à soutenir le Gouvernement, j'ai bien le droit de me demander quel est le projet auquel on veut nous rallier. Où donc chercher le maître de cette embarcation. Pour l'honorable député de Brandon, il semble nous avoir donné une opinion étudiée. Dans un discours qu'il adressait à la Chambre il y a quelque mois, il a dit avoir été chargé par le premier ministre d'aller en Angleterre et de s'y renseigner.

Aujourd'hui, il nous annonce que ces renseignements, il les tient. Il sait bien, lui, ce qui a été proposé savoir: 24 nœuds pour l'Atlantique et 22 pour le Pacifique ; il y faudra une subvention de 5 millions par année, et la part du Canada devra être en chiffres ronds de $500,000 à $700,000. Il déclare avoir constaté qu'en Angleterre, personne ne semblait faire quoi que ce soit en vue de l'intérêt général, et qu'alors il s'est vigoureusement mis à l'œuvre ; il a causé avec des membres du Gouvernement, avec des gens de finance, avec des experts dans la construction des navires ; il a fait préparer des états estimant la recette, les frais d'établissement, le déficit possible. Le tout pour en venir à nous annoncer, sans si ni mais, ce même plan que chacun connaît parmi ceux-là qui ont été intimement liés aux diverses phases du projet. C'est cependant ce que le premier ministre ignorait encore ce matin. Il avait fait la faute de ne pas consulter l'honorable député de Brandont et il nous parle d'un service de 20 nœuds sur l'Atlantique et de 18 sur le Pacifique. De nouveau je me demande : A qui faut-il s'en rapporter, et quel est le projet visé dans la résolution ?

Pourquoi n'y a-t-il eu personne qui ait pris des renseignements ? Si l'affaire ne devait pas passer absolument sans opposition, pourquoi a-t-il été nécessaire que l'honorable député de Brandon fît le voyage d'outre-mer pour cette enquête qu'il a faite? Un des projets de la conférence impériale tenue l'année dernière était de créer un bureau, dépendant du ministère des colonies, avec lord Elgin pour chef, et dont la mission devait être de reprendre l'étude des résolutions de la conférence, de ses opérations demeurées inachevées, poursuivre les recherches et faire rapport aux divers Etats intéressés pour que le gouvernement de chacun de ces Etats mît la chose devant son conseil, et, si on le jugeait nécessaire, devant le Parlement.

Ce bureau a été organisé et il a dû, naturellement, se mettre à la besogne. Est-ce que l'honorable député de Brandon serait par hasard membre de ce bureau ? Faut-il penser plutôt que ce projet de la conférence impériale, qu'on nous a annoncé comme ayant été réalisé par lord Elgin, n'a donné aucun résultat ? Faut-il penser que le bureau en question n'a rien fait pour cette affaire, la plus considérable dont la conférence est eu à s'occuper ? Je suis persuadé, pour ma part, que ce bureau a fait

son devoir, qu'il a fait les recherches commandées, qu'il a consulté les hommes du métier, et que ces renseignements, il en fait part au gouvernement impérial. De temps en temps, en effet, nous apprenons que le gouvernement anglais est en train d'étudier la question, qu'il ouvre à ce sujet des consultations et que les renseignements reçus là-bas tendent de plus en plus à le disposer favorablement pour la réalisation du projet.

Le premier ministre aurait dû faire ce qu'a fait l'honorable député de Brandon, et davantage. Après avoir ainsi chargé ce dernier de s'enquérir, après lui avoir donné toute autorisation à cette fin voulu, le très honorable premier ministre, ainsi mis en possession des renseignements recueillis à sa propre demande, aurait dû les communiquer à la Chambre, faire part à la députation des calculs où il est question de recettes, de dépenses, de frais d'établissement, nous dire quelles avenues la réalisation de ces plans allait ouvrir au commerce, le tout conformément à ce que l'honorable député pouvait être en mesure de lui dire, et à ce qu'il pouvait tenir du bureau dont la mission était de reprendre, pour la terminer, cette affaire laissée inachevée. Et cependant, mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) n'a rien fait de cette sorte quand il s'est présenté devant nous aujourd'hui.

C'est là une première chose sur quoi je veux appeller l'attention de la Chambre ; et, en deuxième lieu, j'ai ceci à dire : qu'il s'est produit depuis quelques heures un remarquable changement dans l'attitude des membres de la droite. A la conférence de 1907 mon très honorable ami n'a fait aucune réserve en ce qui touche aux prix de transport, non plus qu'aux moyens de conservation des produits transportés. J'ai lu son discours d'un bout à l'autre—et il ne faut pas beaucoup de temps pour cela—je n'y trouve rien en faveur d'une étude de ces points importants. Cette importance lui échappe. Il se plaît a rappeler la déclaration faite par sir Joseph Ward, que le service de 22 nœuds sur le Pacifique est nécessaire pour satisfaire aux demandes de la Nouvelle-Zélande, et, par là même, il empêche l'utilisation de ce service pour les fruits et les produits périssables de toute espèce.

En présentant cette question à la Chambre, ce matin, il n'a point mentionné l'énorme importance pour ce pays du transport à bon marché de ses produits ; il n'y a pas même songé. La chose ne lui a paru digne d'intérêt, il n'y a vraiment pensé, qu'après que mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) en eût parlé. C'est alors que, sous la poussée de l'honorable député de Brandon (M. Sifton) et de mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding), cet aspect de la question a pris une considérable importance. Chacun des membres de la droite s'est tout de suite empressé de dire qu'il fallait, dans la solution de cette affaire, ne pas oublier nos produits, assurer à l'expéditeur des tarifs modérés, lui garantir le transport de sa marchandise en bon état de conservation. La résolution de mon honorable ami (M. R. L. Borden) aura toujours eu ce résultat de faire comprendre aux membres de la droite que, dans cette question, il y a les cultivateurs et les producteurs à considérer, non moins que le nabab et le millionnaire toujours prêts à payer de grosses sommes pour toute délicatesse et tout confort qu'on leur procure au cours du voyage.

L'étrange désaccord qui existe dans les opinions de nos adversaires s'est révélé ailleurs aussi. Le ministre des Finances (M. Fielding) a laissé échapper la chose, ainsi que l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson). Quelle est la franche déclaration faite par le ministre des Finances (M. Fielding) ? Chacun de ces messieurs a voulu—quoi ? que la Chambre approuvât la résolution du très honorable premier ministre, soit, comme on le prétend, le projet du Gouvernement. Quant à savoir quel projet le Gouvernement a en tête, il faudrait, pour cela, consulter quelque légiste de Philadelphie.

Lequel a le mieux exposé ce qu'est ce projet? Est-ce le député de Brandon (M. Sifton) ou le premier ministre (sir Wilfrid Laurier)? Celui-ci parle comme premier ministre, mais l'autre le fait sur un ton que seul peut prendre quelqu'un de parfaitement autorisé. Le ministre des Finances et le député de Vancouver nous disent : Donnez au projet du Gouvernement votre appui. Mais pourquoi? Comme le dit le ministre des Finances, nous ne saurions lier en rien le Canada, si le Parlement ne donne sa sanction à cette résolution. De son côté le député de Vancouver dit : A quoi bon aller en Australie ou en Nouvelle-Zélande causer avec des délégués, puisque vous ne pourriez faire avec eux aucun arrangement obligeant les parties. Ces messieurs s'imaginent donc qu'une fois les résolutions adopté, le premier ministre aura autorité pour faire avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Grande-Bretagne des conventions définitives, qu'il lui suffira ensuite de déposer devant la Chambre. Il se prévaudra, dans ses négociations avec ces pays, l'appui que ce Parlement lui aura donné. Cependant, si j'ai bien compris ce matin le très honorable premier ministre, il aurait déclaré qu'il n'entendait pas, par sa résolution, prendre l'autorité de faire pour le Canada des arrangements avec les autres interressés, que tout cela doit être soumis au Parlement pour y être ouvertement et librement discuté, et recevoir l'approbation des Chambres. Est-ce bien comme cela qu'il faut que j'entendes ce qu'il a dit? Mon très honorable ami me fait signe que oui. Il semble donc, en ce qui le conserne, que

nous ayons été exagérés dans les précautions que nous jugions à propos de prendre en demandant que la responsabilité financière du pays ne pût être engagée sans que la Chambre y donnât au préalable son consentement.

Pourtant, c'est une toute autre idée qu'a émise le ministre des Finances, qui s'est écrié avec indignation : "A moins que vous ne donniez votre adhésion au projet, nous serons dans l'impossibilité de lier le Canada en quoi que ce soit." Aussi, c'est notre opinion à nous, membres de la gauche, qu'il va nous falloir tenir pour le premier ministre contre son ministre des Finances, et ceux de ses partisans, qui ont emboîté le pas à ce dernier ; nous insisterons avec le premier ministre pour que ce Parlement ne soit lié par aucune convention, aucun arrangement ; que nous soyons libres d'agir plus tard à notre guise, et que le Gouvernement ne puisse se trouver dans le cas de venir devant la Chambre et d'y exiger l'appui de ses partisans pour l'exécution de conventions définitivement arrêtées par lui en vertu de pouvoirs que cette résolution lui aurait conférés. Nous venons donc en aide au premier ministre dans sa lutte contre son ministre des Finances et ceux qui considèrent l'adoption de cette résolution comme nécessaire pour lier le Canada. Cet exposé que je fais de la question est juste, il me semble, et il convient qu'il ne reste rien d'obscur dans nos esprits.

Quant à la résolution, mon honorable ami le député de Vancouver (M. Macpherson) semble avoir été dans un brouillard intense. Jamais l'océan Pacifique, dont l'honorable député a parlé ce matin si dramatiquement, n'a connu de ténèbres pareilles à celles qui l'ont enveloppé lui-même au moment où il essayait de saisir le sens de la résolution présentée par le très honorable premier ministre. Une idée dont il a paru être pénétré, c'est que vous ne pourriez pas entrer en pourparlers avec l'Australie, qu'il allait vous être interdit même la dépense d'un timbre de deux sous pour y faire passer une pièce quelconque, que nulle démarche, nulle dépense ne vous serait permise, si d'abord n'était adoptée, avec l'interprétation qu'il y donne, cette résolution du premier ministre. L'honorable député à coup sûr sait lire l'anglais. Que trouvons-nous dans cette résolution du premier ministre, clairement exprimée :

Cette Chambre exprime l'avis qu'il est à désirer que les gouvernements de l'Australie, du Canada et de la Nouvelle-Zélande conviennent, avec le moins de retard possible, d'un plan défini pour mettre à exécution les conditions posées dans ladite résolution de la conférence impériale, ledit plan devant être soumis à la considération du parlement impérial et des parlements coloniaux.

Voilà ce que l'on trouve dans la résolution du premier ministre—cette résolution qui, pour un tiers, a trouvé faveur auprès de mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Ainsi, quoi que puisse dire l'honorable député de Vancouver, l'opposition et le premier ministre sont parfaitement d'accord en ceci, que le Gouvernement doit agir sans délai, et négocier, tant avec l'Australie qu'avec la Nouvelle-Zélande et la Grande-Bretagne, pour, le plus tôt possible, arrêter un plan qu'il soumettra à la discussion de ce Parlement.

L'honorable député de Vancouver nous adjure de regarder favorablement la mesure proposée. Montrez un peu plus d'enthousiasme, nous dit le député de Brandon. Pouvons-nous bien faire davantage? L'honorable député de Cumberland (M. Logan), qui vient, un peu tard, faire l'éloge du grand Canadien qui a nom sir Charles Tupper, nous dit que, si ce dernier était ici, nous ne le verrions pas s'amuser à une politique de cette sorte. Ce que nous verrions, c'est qu'il appuierait le premier ministre contre ses partisans en révolte, lesquels veulent le pousser plus avant qu'il ne le désire lui-même. Sir Charles Tupper a exprimé avec force combien il favorisait l'idée dont le premier ministre s'est fait le champion devant la conférence impériale. Voilà ce que ferait, s'il était ici, ce bon Canadien, aux idées larges. C'est ce qu'il a fait à Londres dans une entrevue.

Qu'est-ce donc que propose mon honorable ami le chef de l'opposition ? Il propose :

Que cette Chambre, en exprimant sa forte sympathie pour l'objet de ladite résolution...

Voulez-vous rien de plus ? C'est à peu près dans ces mêmes termes que s'est exprimé sir Charles Tupper. Il a dit : "ferme appui" ; mon honorable ami dit : "forte sympathie" ; ce qui est mieux que ferme appui. Le cœur parle ; on sent que les entrailles sont réunies. Le sentiment ici est allié à la force, et c'est pourquoi l'expression domine l'autre. Que l'honorable député de Vancouver veuille bien prendre patience, et l'honorable député de Cumberland faire de même si la résolution passe avec l'amendement que mon honorable ami (M. R. L. Borden) propose, vous y trouverez avec une forte expression de sympathie, le commandement de cette Chambre, signifiant impérieusement son désir que les négociations se fassent sans retard, avec autant de célérité que possible, en vue d'arrêter un plan défini, que l'on soumette dans le plus bref délai aux délibérations de ce Parlement.

L'amendement de mon honorable ami (M. R. L. Borden) rappelle, avec le plus grand à propos, qu'au plus fort des dépenses extravagantes que l'on fait, qu'au moment où l'on se propose de dépenser avec non moins de folie, après la série de gaspillages dont nous avons été témoins, il est bon, quand on vient nous parler de dépenser de nouveaux millions, de songer un peu au véritable besoin de ce pays, lequel exige impé-

rieusement que le producteur soit mis en état de transporter sa marchandise, avec moins de frais et le plus vite possible, sur le marché où il doit la vendre. Pour cela il faut des navires à compartiments frigorifiques, des prix de transport modérés, et c'est là tout ce que demande cet amendement. Pourquoi vous-mêmes ne le demanderiez-vous pas ? Il n'était pas bien nécessaire à mon sens que le très honorable premier ministre mit cette résolution devant la Chambre. Il avait déjà, lui et son Gouvernement, toute autorité pour entamer avec les intéressés les négociations les plus secrètes, pour arrêter avec eux un plan défini, obtenir les renseignements nécessaires, établir des prévisions, calculer les avantages et les désavantages du plan ainsi concerté entre les parties contractantes. Ce plan, il aurait eu parfaitement le droit de le soumettre ensuite au Parlement qui alors, eût eu de quoi occuper utilement son attention. Au lieu de cela on perd le temps à des riens, à des chimères, des propositions contradictoires que se renvoient le très honorable premier ministre et quelques-uns de ses partisans. Je ne laisserai pas aller un centime, moins encore consentirais-je à une dépense tant soit peu lourde, si rien qui en vaille la peine ne nous en revient. Le premier ministre se contenterait, semble-t-il d'un service de 20 nœuds, ou peut-être moins encore, quelque chose de suranné, qu'il est disposé à bien payer. C'est une époque critique que nous traversons en ce moment. L'avenir de l'empire britannique, sa durée, me paraissent étroitement liés au succès de la démarche actuelle. Ce sera la première tentative de coopération qui se soit faite parmi les membres de la grande famille britannique. Quel est l'enjeu? Il est de 40 ou 50 millions. John Bull et Cie, représentés par la métropole, par le Canada, par l'Australie et par la Nouvelle-Zélande se proposent de jeter 50 millions de leur bon argent dans une certaine entreprise, et il est d'une suprême importance que l'affaire soit en conséquence mûrement étudiée, que le commerce soit consulté, que tous les renseignements possibles soient recueillis, et que la décision à prendre ait pour base la plus parfaite connaissance du projet.

Une trop grande précipitation, suivie d'insuccès, aurait pour résultat de rendre pour toujours impossible toute coopération entre la mère et ses filles. Il importe donc souverainement que l'on n'épargne rien comme renseignements, opinions des experts, des gens de commerce, des hommes d'Etats, pour bien asseoir, fortement réaliser, le plan où l'on se propose d'aventurer ainsi l'énorme somme de 50 millions. A moins de cela je ne consentirais point à laisser davantage engager le pays. Le ministre des Finances est prêt à faire n'importe quelle dépense ; il nous le propose avec un courage que j'appellerai de la témérité ; et c'est avec des larmes dans la voix qu'il fait appel aux membres de la gauche, disant que ce serait pitié si nous allions faire un pareil tort au crédit du pays. Mon honorable ami aurait mieux fait de penser à cela au cours des six dernières années de son administration financière. Il aurait agi sagement d'y avoir pensé lorsque d'abord avec répugnance, mais, par la suite, avec non moins de facilité qu'aucun de ses partisans, il s'est précipité dans des dépenses de toutes sortes, pour des choses inexcusables, et en vue d'augmenter la force du parti qu'il cherche à conduire.

M. JOHNSTON : Quelles dépenses?

L'hon. M. FOSTER : J'ai été témoin cet après-midi d'une des choses les plus comiques que j'aie jamais vues dans ma vie parlementaire : c'est lorsque ce savant, cet accompli expert en fait de dépenses et de construction de navires, s'est écrié avec une superbe assurance : Nous en prendrons la responsabilité. Remarquez qu'il s'agit de 40 ou 50 millions. Voilà un exemple de vaillance comme il nous en faut pour relever au besoin nos courages abattus ; c'est avec de pareilles leçons de force et de stabilité qu'il nous est donné de passer allègrement à travers les difficultés qui souvent nous assaillissent dans l'accomplissement de nos devoirs parlementaires. Voilà qui nous aide à garder intacte dans nos cœurs la foi en la patrie canadienne. Si pourtant le ministre des Finances tient à ce que le crédit du pays n'ait pas à souffrir, il ferait bien de tourner ailleurs que sur nous sa pensée. Qu'il songe à ses propres méfaits. Dans les premiers temps de sa carrière politique, il a prêché l'économie ; il s'est, dans les Provinces maritimes, déclaré contre l'extravagance du parti qu'il voulait déposer. Mais ces principes qu'il prônait alors, il les a depuis répudiés, et dès son entrée au ministère se lançant aveuglément dans une telle dépense des deniers publics que le crédit du Canada a été bien près de sombrer.

Lorsque le ministre des Finances s'est présenté en 1903 devant le Parlement pour dire que l'établissement du Transcontinental de Winnipeg à Moncton allait coûter 52 millions, il aurait dû connaître mieux son affaire. Voici que la construction de cette voie ferrée va couter maintenant de 160 à 170 millions, avec un marché qui n'est guère favorable. Il devait ce semble, comme chef financier du pays, ayant pour l'heure l'entière direction des finances, il devait, dis-je, un peu consulter les experts, se renseigner un peu sur les nécessités d'un semblable établissement. Cet écart dans les prévisions du ministre des Finances n'est pas fait pour nous donner beaucoup de crédit sur les marchés de Londres, auxquels il va falloir s'adresser.

Là-bas, les gens de finance sont aptes à

scruter prudemment les ressources d'un emprunteur. Les prospectus et les états que le Gouvernement fait préparer vont être soigneusement épluchés. Au dire de mon honorable ami le ministre des Finances, nous serions immédiatement opposés au projet. Autrefois impérialiste, dit-il, où en sommes-nous aujourd'hui ? Connaît-il la réplique trop aisée. Lui, autrefois fervent séparatiste, où en est-il aujourd'hui ? Il a un jour prêché pour le commerce une politique qui ouvrait le Canada aux Etats-Unis, et le fermait à la métropole ainsi qu'au reste des colonies anglaises, par un fort tarif dirigé contre ces dernières. Voilà l'homme qui se risque à soulever une question de loyauté, qui parle de faveurs pour l'empire et d'union plus étroite entre les colonies et leur métropole. Mais je m'abstiendrai d'en dire plus long pour ne pas retenir davantage l'attention de la Chambre.

Quelques DEPUTES : Très bien ! très bien !

L'hon. M. FOSTER : Je suis heureux de voir les membres de la droite me marquer par leurs applaudissements qu'ils aimeraient à m'entendre plus longtemps. Dans une autre occasion où il fera moins chaud, je donnerai à ces mesieurs le plaisir qu'ils sollicitent.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : En des circonstances moins graves, il serait plaisant de noter les efforts de nos honorables amis de la gauche pour tuer un projet qu'ils prétendent favoriser. . . .(Vives exclamations.)

L'hon. M. FOSTER : C'est tout le remerciement que nous avons pour notre appui.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Foster) ne se rend peut-être pas compte que, dans sa prolixité, il ne pèse pas suffisamment ses mots, et il ne se rappelle probablement pas qu'il y a cinq minutes il se servait de ces propres paroles : Je suis opposé à ce que l'on impose au pays ce nouveau fardeau.

L'hon. M. FOSTER : Ce que j'ai dit, c'est que j'étais opposé à ce que l'on chargeât le pays d'une pareille responsabilité, à moins que l'on eût un plan bien arrêté et de quoi l'exécuter.

Sir WILFRID LAURIER : Grand bien vous fasse. Mon honorable ami, dit-il, est opposé au projet, si nous n'avons à présenter un plan défini. J'avais pourtant compris que les membres de la gauche étaient en faveur de l'idée, et qu'ils désiraient qu'elle fût mise à l'étude. Maintenant ils déclarent qu'ils y sont opposés.

L'hon. M. FOSTER : Dites-moi que nous sommes opposés à ce que l'affaire soit mise à l'étude ?

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Foster) a tout le temps laissé voir qu'il ne voulait pas du projet ; mais, qu'il me permette de le lui dire : il n'a pas eu le courage de le déclarer en termes non-équivoques. L'honorable député demande à savoir quel est le projet proposé à la Chambre. Je me suis pourtant exprimé là-dessus avec beaucoup de sincérité ; j'ai dit qu'il y avait diverses manières d'envisager la chose.

L'honorable député demande : Le projet dont il est question est-il celui du député de Brandon ou celui du premier ministre ? ? Comme s'il y avait la moindre différence entre le projet du premier ministre et celui du député de Brandon. Mon honorable ami sait l'anglais mieux que moi, et voici quels sont les termes de la résolution :

Nous sommes en faveur d'une ligne de paquebots assurant le meilleur service possible à un prix modéré.

Remarquez l'expression : à un prix modéré. Si nous pouvons avoir un service de 24 nœuds, c'est celui-là que nous voulons, s'il peut nous être donné à un prix modéré. Si nous pouvions avoir un service de 25 nœuds, un service de 26, de 27 nœuds, ou mieux encore, c'est pour un tel service que nous nous prononcerons, à la condition toujours que nous puissions l'obtenir à un prix modéré.

L'hon. M. FOSTER : Cela est bien.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai cet après-midi fait allusion au "Mauretania" et au "Lusitania", et l'honorable député (M. Foster) s'exprime comme si c'était là le type de paquebot auquel notre pensée se serait arrêtée à la conférence.

La mémoire de l'honorable député est défectueuse ; il sait que la conférence a siégé durant le mois de mai 1907 et que le "Mauretania" et le "Lusitania" n'étaient pas lancés, de sorte que nous ne les avions pas à notre disposition pour établir la comparaison. J'ai déclaré aujourd'hui que si nous pouvions avoir des navires comme le "Mauretania" et le "Lusitania", c'est ce que nous désirions, mais j'ai signalé franchement la difficulté et j'ai dit qu'il n'avait pas encore été établi que ces grands navires avaient donné de bons résultats au point de vue commercial.

J'ai appuye sur le fait que si les naivres de ce type étaient bien ce que nous désirions, nous pourrions toutefois ne pas être en état de nous les procurer, s'il nous était impossible de les acquérir à un prix raisonnable. Il n'y a pas de pires aveugles que ceux qui ne veulent pas voir et il n'y a personne qui puisse être aussi aveugle que mon honorable ami (l'hon. M. Foster) en certaines occasions. Personne ne l'accusera d'être naturellement épais, mais quand il veut l'être il ne fait rien pour mettre en œuvre son jugement et il peut alors être

plus épais que quiconque de ma connaissance.

Jugeons les principes politiques de l'opposition par l'amendement qu'elle a présenté. Il y a deux propositions dans cet amendement ; la dernière n'a pas de sens, parce que la différence qui existe entre elle et celle du Gouvernement est simplement la différence entre bonnet blanc et blanc bonnet. Mais il y a une autre idée dans l'amendement et je la signale comme exemple du ridicule qui peut quelquefois atteindre des hommes de bon sens. Cette ligne "All Red" est reconnue comme un projet splendide, un projet qui éveille l'orgueil de tous les Canadiens et de tous les citoyens anglais. Que dit l'opposition à son sujet ? Elle dit : Arrêtez-vous ici ; ne vous avancez pas plus loin dans ce projet impérial tant que vous n'aurez pas fait des arrangements pour avoir des installations frigorifiques. On n'a jamais vu une ouverture aussi majestueuse et une fin si piteuse. Est-il possible que les membres de l'opposition qui se vantent que leur parti a atteint le sommet de la science du gouvernement, en descendent au point de dire, à propos d'un projet d'une pareille envergure, que l'on doit se garder de l'entreprendre avant d'avoir réglé la question des installations frigorifiques? Pourquoi ne nous demandent-ils pas de veiller à ce que les navires aient des cheminées et des chaudières? Existe-t-il aujourd'hui un seul navire bien outillé qui ne soit pas pourvu des avantages des compartiments frigorifiques de même qu'il y a un gouvernail et une mâture. Lorsque nous avons examiné ce projet de service impérial de navires, qui a pour but de relier ensemble les différentes parties de l'empire, les honorables députés de l'opposition croient-ils vraiment que nous avons pensé un seul instant que les navires ne seraient pas pourvus d'appareils frigorifiques ? En est-on arrivé là ? N'est-ce pas une idée bien mesquine pour des hommes mûrs.

Permettez-moi de donner un peu de consolation à mes honorables amis d'en face, en leur disant qu'assurément nous avons pensé au service frigorifique, car la résolution ne dit-elle pas en termes suffisants que nous désirons le meilleur service possible? Existe-t-il un excellent service sur l'Atlantique qui ne soit pas pourvu de compartiments frigorifiques ? Ces commodités ne sont-elles pas aussi nécessaires que les chaudières dans les steamers. Mais mon honorable ami de Toronto-nord et l'honorable chef de l'opposition également, ont montré le bout de l'oreille et nous ont laissé voir le véritable motif qui les a poussés à proposer cet amendement. Le chef de l'opposition nous a dit dans son discours qu'il y avait quelque chose dans le projet qui ne plaisait pas beaucoup aux cultivateurs d'Ontario et du pays en général, eux qui ne voyagent pas dans ces navires luxeux, mais qui désirent des tarifs à bas prix pour le transport des marchandises.

Quelques DEPUTSS : Très bien ! très bien !

Sir WILFRID LAURIER : Je constate que cette opinion est partagée par l'autre côté de la Chambre. Il y a plus d'un moyen de procurer des tarifs de fret à bas prix aux producteurs du pays. Mais ici, il ne s'agit pas tout à fait de donner des tarifs de transport à bon marché. Les cultivateurs comprendront qu'en établissant le service de navires que nous avons en vue nous ferons quelque chose dans l'intérêt de la classe agricole du Canada.

Je ne suis pas toujours d'accord avec mon honorable ami de Toronto, mais il faut reconnaître du mérite à celui qui en est digne. Nous devons même quelquefois reconnaître du mérite à quelques personnes que je ne nommerai pas, parce qu'elles n'en sont pas dignes. Je donne donc crédit à mon honorable ami de Toronto-nord. Mon honorable ami, au cours de la présente session, a fait usage d'une expression que j'ai trouvée sur le moment un peu risquée, mais qui en somme était exacte. Il a dit qu'en Suisse on faisait l'exportation des scènes de la nature. Cela voulait dire que les beaux paysages de la Suisse attirent chaque année dans ce pays des milliers de touristes. C'est ce qu'il appelle exporter des scènes de la nature et c'est ce que nous voulons faire—l'exportation des scènes de la nature du Canada. Nous les exporterons en Europe, nous les exporterons aussi en Orient et ceci concorde parfaitement avec les vues de mon honorable ami. Ce matin il m'a fait le reproche d'avoir présenté cette résolution à la conférence impériale le dernier jour qu'elle a siégé. Mon honorable ami va-t-il en faire un argument à opposer à la résolution? Mon honorable ami a-t-il pensé que la question étant venue le dernier jour, la conférence en avait été saisie par surprise? Qui a exprimé sa surprise que la question ait été présentée?

L'hon. M. FOSTER : Lloyd Georges.

Sir WILFRID LAURIER : M. Lloyd Georges n'a exprimé aucune surprise ; il s'est plaint seulement de ne pas avoir vu le texte de la résolution. Il n'a pas dit que la chose était nouvelle pour lui. Quelqu'un croit-il que dans une conférence de cette nature, quand les membres se rencontrent les uns les autres pendant des journées consécutives, cette question n'a pas été discutée entre eux familièrement ? Quelqu'un suppose-t-il que cette question a été soumise brusquement à la conférence, sans un mot préalable d'explication ou de discussion. Si la question n'avait pas été déjà discutée, au moment où la résolution a été présentée à la conférence, chacun aurait dit : C'est une

affaire nouvelle, nous avons besoin de temps pour l'étudier. M. Lloyd Georges s'est seulement plaint de ne pas avoir vu la résolution, mais ni lui ni personne autre ne s'est plaint d'avoir été pris à l'improviste. Non, monsieur l'Orateur, la résolution a été présentée au moment convenable et ce que nous désirons maintenant, c'est avoir l'assurance que le Parlement du Canada fera sa part quand on le lui demandera. Je n'ai pas un instant la prétention de dire, si nous sommes autorisés par le Parlement à demander la coopération de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande à ce projet, que nous pourrons lier le Parlement canadien à ceci ou à cela, mais nous voulons aller en Australie et en Nouvelle-Zélande avec la certitude morale, affirmée par le Parlement canadien, que nous avons derrière nous le peuple entier du Canada.

(L'amendement de M. R. L. Borden, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM
Alcorn,	Kemp,
Armstrong,	Lake,
Avery,	Lancaster,
Barr,	Lennox,
Beattie,	Léonard,
Bennett,	Lewis,
Bergeron,	MacLaren,
Blain,	McCarthy (Calgary),
Borden (Carleton),	Martin
Brabazon),	(Queen) (I.P.-E.),
Bristol,	Northrup,
Broder,	Perley,
Chisholm (Huron),	Porter,
Christie,	Reid (Grenville),
Clare,	Schaffner,
Cockshutt,	Sproule,
Crocket,	Staples,
Daniel,	Taylor,
Elson,	Walsh (Huntingdon),
Foster,	White,
Ganong,	Wilmot,
Henderson,	Wilson (Lennox et
Herron,	Addington),
Hughes (Victoria),	Worthington,
Jackson (Elgin),	Wright (Muskoka)—48.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Archambault,	Lemieux,
Aylesworth,	Loggie,
Beauparlant,	Lovell,
Béland,	Macdonald,
Black,	Maclean (Lunenburg),
Borden	Macpherson,
(sir Frederick),	McCarthy (Simcoe),
Bourbonnais,	McCool,
Boyer,	McCraney,
Brodeur,	McIntyre (Perth),
Brown,	McKenzie,
Burrows,	McLean (Huron),
Caldwell,	McLennan,
Calvert,	Major,
Carney,	Marcile (Bagot),
Carvell,	Marcil (Bonaventure),
Cash,	Martin (Montréal,
Clarke,	Sainte-Marie),
Conmee,	Martin (Wellington),
Copp,	Mayrand,
Crawford,	Michaud,
Cyr,	Miller,
Delisle,	Oliver,
Demers,	Pardee,
Desjardins,	Parmelee,
Devlin,	Paterson,
Dubeau,	Pickup,
Dugas,	Power,
Dyment,	Proulx,
Fielding,	Pugsley,
Finlay,	Ratz,
Finlayson,	Reid (Ristigouche),
Fisher,	Rivet,
Fortier,	Roche (Halifax),
Gauvreau,	Ross (Cap-Breton),
German,	Ross (Rimouski),
Girard,	Rousseau,
Gordon,	Savoie,
Graham,	Schell (Oxford),
Harty,	Sifton,
Hughes	Sinclair,
(King) (I.P.-E.),	Smith (Nanaïmo),
Hunt,	Smith (Oxford),
Jackson (Selkirk),	Stewart,
Johnston,	Talbot,
Kennedq,	Telford,
Knowles,	Templeman,
Lachance,	Tobin,
Lanctôt (Laprairie-	Tolmie,
Napierville),	Turcotte,
Lanctôt (Richelieu),	Turgeon,
Lapointe,	Turriff,
Laurier (sir Wilfrid),	Verville,
Laurier	Watson,
(L'Assomption),	Wright (Renfrew),
Lavergne,	Zimmerman.—108.
LeBlanc,	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Logan,	Lefurgey,
Parmelee,	Worthington,
Galliher,	Clements,
McColl,	Ward,
Lemieux,	Haggart,
Adamson,	Maclean (York-sud),
Caron,	Seagram,
Bureau,	Osler,
Emmerson,	Monk,
Grant,	Barker,
Hall,	Fowler,
Law,	Roche (Marquette),
Carrier,	Morin,
Ross (Yale-Caribou),	McLean
	(Queen) (I.P.-E.),
Schell (Glengarry),	Pringle,
Sloan,	Smith (Wentworth),
Walsh (Montréal,	Marshall,
Sainte-Anne),	
Bickerdike,	Lalor,
Chisholm	Forget,
(Antigonish),	
Gervais,	Ames,
Ethier,	Paquet,
Guthrie,	Boyce,
Greenway,	Tisdale,
McIntyre	Owen,
(Strathcona),	
Meigs,	Stanfield,
McLean (York-centre),	Macdonell,
Wilson (Russell).	Thompson.

La motion de sir Wilfrid Laurier est mise aux voix :

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Lemieux,
Aylesworth,	Loggie,
Beauparlant,	Lovell,
Beland,	Macdonald,
Black,	Maclean (Lunenburg),
Borden (sir Frederick),	Macpherson,
Bourbonnais,	McCarthy (Simcoe),
Boyer,	McCool,
Brodeur,	McCraney,
Brown,	McIntyre (Perth),
Burrows,	McKenzie,
Caldwell,	McLean (Huron),
Calvert,	McLean (York-centre),
Carney,	McLennan,
Carvell,	Major,
Cash,	Marcile (Bagot),
Clarke,	Marcil (Bonaventure),
Conmee,	Martin (Montréal, Sainte-Marie),
Copp,	Martin (Welilngton),
Crawford,	Mayrand,
Cyr,	Michaud,
Delisle,	Miller,
Demers,	Oliver,
Desjardins,	Pardee,
Devlin,	Paterson,
Dubeau,	Paquet,
Dugas,	Pickup,
Dyment,	Power,
Fielding,	Proulx,
Finlay,	Pugsley,
Finlayson,	Ratz,
Fisher,	Reid (Ristigouche),
Fortier,	Rivet,
Gauvreau,	Roche (Halifax),
German,	Ross (Cap-Breton),
Girard,	Ross (Rimouski),
Gordon,	Rousseau,
Graham,	Savoie,
Harty,	Schell (Oxford),
Hughes (King) (I.P.-E.),	Sifton,
Hunt,	Sinclair,
Jackson (Selkirk),	Smith (Nanaïmo),
Johnston,	Smith (Oxford),
Kennedy,	Stewart,
Knowles,	Talbot,
Lachance,	Telford,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Templeman,
Lanctôt (Richelieu),	Tobin,
Lapointe,	Tolmie,
Laurier (sir Wilfrid),	Turcotte,
Laurier (L'Assomption),	Turriff,
Lavergne,	Verville,
LeBlanc,	Watson,
	Wright (Renfrew),
	Zimmerman.—109.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Alcorn,	Lake,
Armstrong,	Lancaster,
Avery,	Lennox,
Barr,	Leonard,
Beattie,	Lewis,
Bennett,	MacLaren,
Bergeron,	McCarthy (Calgary),
Blain,	Martin
Borden (Carleton)	(Queen) (I.P.-E.),
Brabazon,	Northrup,
Bristol,	Owen,
Broder,	Perley,
Chisholm (Huron),	Porter,
Christie,	Reid (Grenville),
Clare,	Schaffner,
Crocket,	Spriule,
Daniel,	Staples,
Elson,	Taylor,
Foster,	Walsh (Huntingdon),
Ganong,	White,
Henderson,	Wilmot,
Herron,	Wilson (Lennox et Addington),
Hughes (Victoria),	Wright (Muskoka)—47.
Jackson (Elgin),	
Kemp,	

ONT PAIRE:

Ministériels. MM.	Oppositionnistes. MM.
Adamson,	Ames,
Bickerdike,	Barker,
Bureau,	Boyce,
Caron,	Forget.
Chisholm (Antigonish),	Cockshutt,
Galliher,	Clements,
Emmerson,	Maclean (York-sud),
Ethier,	Morin,
Grant,	Fowler.
Greenway.	Tisdale.
Guthrie.	Haggart,
Hall.	Lalor,
Law,	Macdonell,
Logan,	Lefurgey.
McColl.	Ward,
McIntyre (Strathcona),	McLean (Queen) (I.P.-E.),
Walsh Montréal, Sainte-Anne),	Marshall,
Meigs,	Monk,
Ross (Yale-Caribou),	Isler,
Parmelee.	Worthington,
Schell (Glengarry).	Pringle.
Sloan,	Roche (Marquette),
Gladu,	Seagram,
Bole.	Stanfield,
Carrier,	Thompson,
Gervais.	Smith (Wentworth).

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU TRAITEMENT DE L'AUDITEUR GENERAL.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme demain en comité général pour examiner le projet de résolution suivant :

La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter qu'il sera payé à l'auditeur général un traitement de cinq mille dollars par année.

—Mis au fait de l'objet de ce projet de résolution, Son Excellence le Gouverneur général le recommande à l'examen favorable de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU COMMERCE DE L'OPIUM.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail) propose à la Chambre de se

former demain en comité général pour discuter un projet de résolution ainsi conçu :

La Chambre décide qu'il y a lieu d'interdire, excepté pour les fins médicales, l'importation, la fabrication et la vente de l'opium.

Cette motion est adoptée.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL RELATIF AU BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) communique un message de Son Excellence le Gouverneur général signé de sa main.

M. l'ORATEUR donne lecture du message qui est ainsi conçu :

Grey:

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un état supplémentaire des sommes requises pour l'administration de la Puissance durant l'exercice se terminant le 31 mars 1909, et, suivant les dispositions de la loi sur l'Amérique britannique du Nord, le Gouverneur général propose cet état à l'examen de la Chambre des communes.
Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 9 juillet 1908.

L'hon. M. FIELDING propose que le message de Son Excellence et le budget supplémentaire soient renvoyés au comité des subsides.

Cette motion est adoptée.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demanderai au ministre des Finances si ce budget supplémentaire doit être le dernier.

L'hon. M. FIELDING: A l'heure actuelle, je n'ai aucune raison de croire qu'il doive être suivi de quelque autre ; toutefois, si nous venons à constater quelque oubli nous proposerons l'ouverture des crédits nécessaires.

M. R. L. BORDEN : Mais vous ne songez pas à en déposer un autre?

AFFAIRES DU GOUVERNEMENT.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre pourrait-il me dire quand seront déposées les résolutions relatives aux subventions aux chemins de fer, dont il a déjà été question?

Sir WILFRID LAURIER: Elles sont prêtes à mettre sous presse, me dit-on, et seront vraisemblablement déposées demain ou après-demain.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais si la Chambre est maintenant saisie de toutes les mesures législatives que le premier ministre a mentionnées ; en reste-t-il encore à déposer ?

Sir WILFRID LAURIER : Il ne reste plus à déposer qu'un amendement au Code criminel, amendement qui a trait aux employés des chemins de fer et dont le dépôt est prévu depuis quelque temps.

Sir FREDERICK BORDEN : Il reste encore à venir un projet de loi relatif à la cession ou la vente, à Montréal et à Toronto, de certains biens-fonds ayant servi jusqu'à présent à des fins militaires. Il s'agit simplement de se conformer aux termes d'arrangements effectuées depuis un certain temps et qui doivent être ratifiés par une loi.

M. R. L. BORDEN : Quand ce projet de loi sera-t-il déposé ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois qu'il est maintenant prêt à l'être.

Sir WILFRID LAURIER : Est-il de nature à susciter un débat ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il porte sur des sujets que la Chambre a déjà discutés.

M. R. L. BORDEN : Débattage ou non, on devrait faciliter l'expédition de la besogne en saisissant la Chambre sous le plus bref délai possible, de tout ce qui reste à étudier. Depuis près de sept mois et demi que la session dure, il y a longtemps, ce me semble, que toutes les mesures nécessaires devraient être déposées.

QUESTION RELATIVE A UN RAPPORT DU COMITE DES DEBATS.

L'hon. M. FIELDING propose à la Chambre de se former en comité des subsides.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je rappellerai au premier ministre que certain rapport du comité des débats est déposé depuis le 23 avril dernier, dont nul n'a encore proposé l'adoption. Si je suis bien informé, ce rapport en est resté là à cause de certaine opinion exprimée par l'honorable ministre des Finances (M. Fielding), mais l'adoption devait en être demandée par la suite. Depuis, le comité des débats a soumis un autre rapport que la Chambre a adopté, bien qu'il impliquât le même principe que l'autre.

Je veux donc demander aujourd'hui au premier ministre si l'on ne pourrait pas s'occuper de quelque façon du rapport au sujet duquel nulle décision n'a encore été prise. C'est un de ces rapports de comité pour lesquels la Chambre a habituellement des égards, et je considère que l'on doit au comité des débats de mettre ce rapport-là à l'étude et de prendre une décision à son sujet. On me répondra, j'imagine, que c'est au président du comité qu'il appartient de soulever la question. Par malheur, le président (M. Gervais) n'est pas présent et je ne sais si nous le reverrons d'ici à la fin de la session. Voilà pourquoi je me permets de dire au premier ministre que ce serait

en quelque sorte faire injure au comité des débats que laisser passer la session sans prendre de détermintion au sujet de son rapport.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Pour être juste, je dois dire que le président du comité des débats a plus d'une fois appelé mon attention sur ce rapport, mais j'ai toujours compris qu'il s'agissait d'une question dont la commission d'économie interne s'occupe elle-même.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : La commission d'économie interne est en effet saisie de cette question qui devra revenir devant la Chambre d'une façon ou d'une autre, soit que le rapport du comité soit mis en discussion ou qu'il soit fait quelque autre proposition à une date prochaine. La session ne se passera pas sans que la question soit réglée.

M. BERGERON : Je rappellerai au premier ministre ce que j'ai déjà dit, à savoir que depuis le dépôt de ce rapport, la Chambre en a adopté un semblable provenant du même comité.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Milice et Défense (imputable sur le capital).—Achat de bouches à feu, d'armes, de terrains pour des fins militaires, d'effets d'habilement, d'équipement, etc., de réserve, et pour établir des champs de tir, $1,300,000.

M. R. L. BORDEN : A-t-on distribué des exemplaires imprimés du rapport de l'inspecteur général ?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Je vais en faire distribuer ; je n'ai pu le faire plus tôt parce qu'il fallait saisir la Chambre d'une motion à cet effet. Mais je vais donner lecture de ce rapport et demander à le déposer, après quoi il sera immédiatement distribué.

Au moment où la session touche à sa fin, je regrette infiniment d'avoir a retarder quelque peu le comité dans l'expédition de ses travaux, mais on conviendra avec moi que je ne saurais laisser passer cette session sans m'expliquer au sujet de la partie du rapport de la commission du service civil qui a trait au ministère de la Milice, étant donné surtout que l'honorable chef de l'opposition a cru devoir donner de l'importance à ce rapport en en citant de très longs extraits visant mon ministère et faisant ainsi siennes, j'imagine, les opinions qui y sont énoncées. J'aurais pu aborder ce sujet lorsque le rapport de la commission fut mis en discussion ; mais comme je n'entendais pas m'engager dans une discussion générale, j'ai cru préférable d'attendre l'occasion où la Chambre passerait à l'examen des crédits de l'administration centrale. Il s'est trouvé cependant qu'à la suite d'une entente entre les deux côtés de la Chambre, les crédits destinés aux services intérieurs de mon ministère furent votés sans discussion, à un moment où il fallait agir de la sorte pour que les employés publics pussent toucher leurs appointements.

Force m'est donc, monsieur le président, de vous prier de faire preuve d'indulgence pendant les quelques instants que je vais consacrer à la discussion de la partie du rapport de la commission du service civil qui a trait au ministère de la Milice. Si je ne me trompe, le présent article du budget fut réservé afin de fournir l'occasion de discuter toute question se rattachant à la gestion de ce ministère.

Je ne me propose pas de passer en revue l'œuvre entière accomplie par la commission du service civil, mais il m'est impossible de ne pas penser que cette commission ne s'est pas acquittée de sa tâche avec l'habileté dont fit preuve celle de 1892. J'ai lu avec soin le rapport et le compte rendu de l'enquête des deux commissions : celle de 1892 et celle de 1907. Je remarque que la commission de 1892 prit soin de dresser une liste de questions qui fut remise aux principaux fonctionnaires des divers départements quelque temps avant qu'ils fussent interrogés, afin de leur donner tout le loisir possible de se préparer à répondre à ces questions. Il ne sera peut-être pas hors de propos de citer ici un court extrait du rapport de 1892 où la pensée des commissaires se trouve exprimée plus nettement que je ne saurais faire moi-même :

> Afin de s'acquitter de façon complète de la tâche qui leur était assignée, les commissaires, après avoir élu M. Hague président, commencèrent par dresser avec un soin minutieux une série de questions portant sur le sujet ci-dessus. Copie de ces questions fut transmise au sous-chef ou autre fonctionnaire important de chaque département avec prière de préparer les réponses à être données lorsque ces fonctionnaires seraient appelés à venir déposer devant la commission. Cette manière de procéder eut l'effet d'obtenir des informations précises sur des questions de détail et d'abréger assez sensiblement la durée de l'enquête.

La dernière commission n'a pas procédé de cette manière, loin de là ; à lire les questions qu'elle a posées, on constate en maints endroits son intention manifeste de prendre les fonctionnaires par surprise. Quoi qu'il en soit, elle ne leur a fourni aucun moyen de se préparer à répondre. Pour ma part, je trouve que les questions étaient souvent insidieuses ; et tout semble indiquer que les commissaires ont abordé leur tâche avec des idées préconçues et non avec le désir de tirer quelque enseignement des dépositions qu'ils recueillaient, ce qui leur eût permis de tirer de justes conclusions.

Voilà ce qui m'a frappé, et en lisant le compte rendu de l'enquête, je ne puis

m'empêcher, non plus, de penser que le président de la commission s'est laissé influencer, sans le vouloir, peut-être—espérons-le, du moins—et sans le savoir, par le fait qu'il avait passé trente ou trente-cinq ans au service de l'Etat, qu'il avait occupé pendant une trentaine d'années la charge de sous-ministre des Finances et s'était trouvé ainsi en rapport avec les hauts fonctionnaires des divers départements. On eut pu croire que cette circonstance fût de nature, et elle l'était incontestablement, à le mettre dans une situation exceptionnelle pour se bien rendre compte de l'état du service civil. Mais, d'autre part, ces trente années-là ne s'étaient pas écoulées sans qu'il surgît des rivalités et des différends entre lui et d'autres fonctionnaires, et je suppose que lorsqu'il prit la direction des travaux de la commission, le président, sujet comme tous les autres aux faiblesses de l'humanité, était encore imbu d'un assez grand nombre de préjugés et peut-être sous l'empire de ces vieilles rancunes dont on retrouve la trace dans le rapport déposé sur le bureau de la Chambre, à la façon dont les témoins furent interrogés.

Sans vouloir citer de longs extraits du comte rendu de l'enquête, je tiens néanmoins à motiver l'observation que je viens de faire ; je prierai donc le comité de se reporter un instant aux dépositions rapportées aux pages 180, 183 et 184 du compte rendu. A ceux des membres de la Chambre qui aimeraient à passer joyeusement une demi-heure, je conseille de lire les dépositions des employés du ministère des Finances recueillies par la commission. Il ne faut pas oublier, monsieur le président, que le président de cette commission a occupé pendant trente ans la charge de sous-ministre des Finances. Je vais citer deux ou trois de ses questions pour faire voir à quel point il s'est montré aimable envers les employés du département dont il était autrefois le sous-chef. Je vois, page 180, qu'il a posé la question suivante au sous-ministre actuel des Finances, M. Boville :

D. En passant les examens de promotion, vous vous êtes élevé graduellement jusqu'à ce qu'on vous appelât à la charge de sous-ministre?

R. Oui.

M. Fysche ajoute alors :

D. Avez-vous passé plusieurs examens de promotion?

R. Je n'ai dû en subir qu'un seul.

Puis, page 183, le président demande :

D. Règle générale, vos employés jouissent d'une bonne santé?

R. Oui.

D. A de très rares exceptions près, ils jouissent d'une bonne réputation?

R. Les employés du ministère des Finances ont une réputation absolument irréprochable.

Par M. Fysche :

D. Faites-vous votre choix avec plus de soin?

R. Nous le faisons avec le plus grand soin.

D. Et votre chef politique ne vous suscite pas d'embarras?

R. Aucun. Il se montre très juste et s'efforce de nous traiter le mieux possible.

Un peu plus loin, le président—ex-sous-ministre des Finances—interroge encore :

M. SAM. HUGHES : Quel témoin interroge-t-il ?

Sir FRED. BORDEN : Le sous-ministre actuel, M. Boville, qui a grandi dans le département.

Une VOIX : Qui a nommé le président ?

Sir FREDERICK BORDEN : Pas moi ; mais je suis néanmoins responsable de sa nomination.

D. Grâce à la formation qu'ils ont reçue, nombre d'anciens employés du ministère des Finances ont réussi à se créer de jolies situations au dehors?

R. Oui.

D. M. Ross a quitté le département?

R. Oui; M. Chipman aussi.

D. Pour devenir chef des facteurs de la compagnie de la baie d'Hudson?

R. C'est de votre temps, M. Courtney, que M. Baker a quitté son emploi au ministère?

Le président: En effet. Le ministère a formé bien des sujets.

Le témoin: M. Tabor pratique aujourd'hui au barreau de Dawson.

Une véritable société d'admiration mutuelle ! Ne dirait-on pas Paul prosterné aux pieds de Gamaliel ! La curiosité m'a poussé à m'informer du temps que ces personnages ont passé à cet étonnant ministère où tant d'hommes se sont préparés à occuper des positions si importantes ; voici ce que j'ai appris : M. Chipman est resté au ministère des Finances du 1er juillet 1880 au 7 février 1881 ; on peut juger par là de la grandeur des merveilles qui se sont accomplies dans ce laps de temps ; M. Ross fut nommé administrateur d'une banque après avoir passé tout juste dix-huit mois à ce même ministère : du 1er juillet 1901 au 1er janvier 1903. Il est évident que ce ministère est une école merveilleuse où il s'accomplit des prodiges. Il suffit d'y passer six mois pour être apte à occuper n'importe quelle situation. Mais voici une autre question du président dont le sens peut être bien différent de celui qu'on a voulu lui donner :

D. Et de tous ceux qui ont ainsi quitté le ministère, il n'en est pas qui ont demandé à reprendre leur emploi?

R. Non.

En effet, ayant enfin reconquis leur liberté, rien au monde ne les aurait déterminés à revenir. Mais ce n'est pas à ce point de vue que j'entends traiter la question. Je me suis permis de citer ces questions

dans le seul but de mettre en lumière le mode de procédure des commissaires et la frivolité des questions qu'ils se sont amusés à poser alors que la tâche qui leur était assigné était des plus importantes.

M. SAM. HUGHES : Se sont-ils montrés aussi gentils pour le ministère de la Milice ?

Sir FREDERICK BORDEN : Pas précisément, comme je le ferai voir. On peut à bon droit dire du ministère de la Milice que c'est un département technique. C'est un département dont les dépenses se règlent sur la politique qui prévaut dans le pays ; car c'est le Parlement qui décide dans sa sagesse quel doit être l'effectif de la troupe, quelles sommes doivent lui être attribuées et ce qu'il convient de faire en ce qui concerne l'augmentation et l'efficacité des moyens de défense du pays. J'ai relu les décrets du conseil en vertu desquels cette commission fut instituée et c'est en vain que j'ai cherché à y découvrir en vertu de quelle autorité les commissaires ont voulu s'ériger en comité d'enquête et s'arroger le droit de critiquer la politique adoptée par le Parlement de ce pays après mûre réflexion.

Je suis donc porté à croire que ces messieurs ont commis une grave erreur en s'arrogeant le droit de se prononcer sur de telles questions, d'autant plus qu'ils ignorent notoirement et absolument les premiers principes qui régissent les affaires militaires. Ils se sont aventurés sur ce terrain et nous avons aujourd'hui dans le rapport de la commission, dont certaines parties ont été citées ici même, depuis le bas de la page 37 jusqu'au milieu de la page 42, ce que je pourrais appeler une mise en accusation de la gestion des services militaires, mise en accusation qui commence par dénoncer la politique du Parlement qui a augmenté de $3,500,000 à $6,500,000 le budget de ce département, entre l'exercice 1903-1904 et l'exercice 1907-1908, et qui finit par l'allégation que la milice canadienne est aujourd'hui inférieure à ce qu'elle était il y a dix ou quinze ans.

Je me propose de relever en aussi peu de mots que possible certains passages de ce rapport. Comme j'aurai à citer assez copieusement le mémoire du major-général Lake, notre inspecteur général, relativement à cette partie du rapport de la commission du service civil qui concerne l'administration des affaires de la milice, avec le consentement de la Chambre, je le déposerait sur le bureau et en ferai distribuer des exemplaires aux députés.

Je dois dire que lorsque le rapport de la commission du service civil fut publié, le général Lake en fut fort surpris et est venu me voir pour me dire qu'il préparerait avec plaisir une réponse à ce rapport, ce que je l'autorisai à faire.

Chacun connaît le général, comme chacun admettra avec moi que son opinion sur la milice du Canada a plus de poids peut-être que celle de toute autre personne au monde. Il a servi environ neuf ans au Canada ; comme quartier-maître général sous l'ancien Gouvernement, de 1893 à 1896, puis jusqu'en 1898 sous le Gouvernement actuel Depuis 1894, il est chef de l'état-major général. Il a servi aux Indes et a passé un certain nombre d'années au War-office. Pendant la campagne sud-africaine, il était aide-quartier-maître général au War-office et avait sous sa direction et sa responsabilité le transport de l'armée formidable qui a quitté l'Angleterre et est débarquée en Afrique sans perdre un seul homme. Je ne crois pas me tromper en disant que son département est le seul du War-office qui n'ait pas été critiqué à l'occasion de cette campagne. On ne trouvera pas présomptueux de ma part, j'espère, que j'oppose le mémoire du général Lake sur des questions militaires au rapport de la commission du service civil.

Pendant que la commission siégeait, je suis allé trouver le président pour lui faire observer que le travail du département étant de nature spéciale, il aimerait peut-être à interroger d'autres officiers. A ce moment-là, il avait interrogé le général Lake et le sous-ministre, qui n'occupait sa charge que depuis quatre mois, bien qu'il ait été précédemment chargé de la direction du service de santé. Je lui fis savoir que les commissaires me feraient une faveur en me laissant voir les questions qu'ils avaient posées et les réponses qu'on y avait données. M. Courtney me fit le meilleur accueil et, sans me faire de promesse formelle, me laissa entendre qu'il se rendrait à mon désir. Mais une couple de jours plus tard, je recevais de lui la lettre suivante :

Commission du service civil.

24 octobre 1907.

L'honorable sir Frederick Borden, K.C.M.G., etc.

Cher sir Frederick Borden,—J'ai fait part à mes collègues, hier, de l'objet de l'entretien que nous avons eu ensemble samedi dernier; or, tout en considérant qu'il est vraiment à souhaiter que nous puissions faire tout en notre pouvoir pour que nos investigations soient aussi complètes et parfaites que possible, nous avons pensé qu'il ne serait pas sage de nous dessaisir des dépositions avant d'avoir transmis notre rapport. Mais tout en prenant cette détermination, nous avons cru aussi qu'il fallait donner à tous les témoins la plus grande facilité pour expliquer ou compléter leurs dépositions soit de vive voix, soit par des écrits qui seraient ajoutés aux dépositions. Par conséquent, nous serons heureux de recevoir le général Lake aux jour et heure où il lui conviendra de se présenter, et tout ce qu'il désirera ajouter sera annexé à sa déposition. Si le général Lake veut bien me faire l'honneur d'une visite, je suis certain que nous pourrons aisément fixer un rendez-vous.

Il me reste à ajouter que quelle soit la ligne de conduite que nous adoptions, elle doit être arrêtée promptement, vu la prochaine convocation du Parlement.

Votre tout dévoué,
J. M. COURTNEY.

Le général Lake a annexé à son mémoire une lettre qu'il a lui-même écrite à M. Courtney. Celui-ci transmit au général une copie de sa déposition pour qu'il eût le loisir de la corriger ; mais, ainsi qu'on s'en rendra compte au cours de mes observations, la commission n'a fait aucun cas ni de la déposition formelle du général ni de celle de mon sous-ministre. Ce fut peut-être un oubli, mais étant donnée la nature du rapport, on dirait vraiment que cet oubli a été commis de propos délibéré. Voici le texte de la lettre, importante à mes yeux, que le général Lake adressa à M. Courtney :

Ottawa, 25 novembre 1907.

Monsieur J. M. Courtney, C.M.G., I.S.O.,
Président de la commission du service civil.

Cher monsieur Courtney,—J'ai l'honneur de vous renvoyer sous ce pli, modifiée et accompagnée de certaines notes, ampliation de la déposition que j'ai faite devant la commission du service civil, déposition que vous avez eu la bonté de me faire tenir afin que je pusse vérifier les réponses que j'ai données à celles des questions qui sont plutôt du ressort de mes collègues du conseil de la milice et sur lesquelles je n'étais pas en mesure de me prononcer en parfaite connaissance de cause. Vous m'obligeriez vraiment si vous vouliez bien corriger en conséquence tout passage de ma déposition qui pourra être publié.

Permettez aussi que j'appelle très respectueusement l'attention de la commission sur les quelques observations qui suivent. Les trois quarts au moins de mon interrogatoire ont porté sur des questions relatives à la gestion des affaires de la milice que dirigent des officiers et non des employés civils. Certaines questions ont été posées qui reposaient sur des extraits de journaux, inexacts pour la plupart et souvent trompeurs. D'autres—voir particulièrement les questions 171, 311 à 313 et 328 à 334—semblaient donner à entendre que l'augmentation de dépense qui s'accuse depuis 1892 n'a pas été accompagné d'une augmentation proportionnelle de la somme de capacité de la troupe.

Ce n'est peut-être pas à moi qu'il appartient de formuler l'avis contraire, bien que ce soit le mien; mais je dois faire observer que l'on ne saurait légitimement fonder aucune conclusion sur un examen de la question qui ne put être que superficiel. Voilà pourquoi je me crois tenu de prier instamment la commission, au nom de la justice et du service public, de ne pas consigner à son rapport de conclusion comme on pourrait faire tirer la teneur des questions ci-dessus mentionnées, tant qu'il n'aura pas été fait d'investigations plus minutieuses que celles auxquelles la commission actuelle a pu se livrer.

Veuillez me croire votre tout dévoué,

(Signé): PERCY H. N. LAKE,
Major général, C.G.S.

On remarquera que le général Lake avait loyalement prévenu le président de la commission dès le mois de novembre 1907. Comme il dit dans son mémoire, la commission n'a jamais accusé réception de cette lettre et n'a fait aucun cas des observations qu'elle contenait. Je constate qu'au lieu de chercher à se renseigner auprès de personnes censées être quelque peu au fait des questions militaires, les commissaires ont fondé leurs questions, du moins en grande partie, sur des articles dont la plupart avaient été publiés par des journaux hostiles au Gouvernement. Je ne verrais pas de mal à cela si ces journaux avaient discuté en connaissance de cause ; mais tel n'était pas leur fait. Je constate aussi qu'en une couple de cas, les questions sont évidemment fondées sur de vulgaires potins. Du reste, il y a vraiment trop de commérages d'un bout à l'autre du rapport de la commission ; toute la partie qui concerne le ministère de la Milice n'est qu'invention et bavardage.

Je veux signaler en peu de mots les inexactitudes—je ne dirai pas qu'elles sont volontaires—que contient ce rapport en ce qui concerne l'augmentation des dépenses, l'état du matériel et les garanties qu'en offre la surveillance ; le nombre des officiers de l'état-major, ici porté à quarante, là à cinquante et ailleurs à 220, y compris certains autres officiers, tandis qu'il n'est en réalité que de vingt-trois, ce que le sous-ministre et le général Lake ont mainte fois répété dans leur déposition ; le comptable du ministère, à qui la commission ou certain de ses membres semble avoir gardé une rancune particulière ; les attributions du conseil de la milice, sur lequel j'appellerai un instant l'attention du comité ; sur un article que l'on a cité et que j'ai moi-même écrit pour la "United Service Review" ; sur la valeur de la troupe, que les commissaires représentent sous un jour absolument faux, n'ayant pour toute preuve que les potins de la rue et les coupures de journaux mises sous leurs yeux.

Après avoir dit qu'elle avait des raisons particulières d'établir une comparaison entre les dépenses de 1893-94 et celle de 1908-1909, la commission ajoute que la loi de la Milice fut modifiée en 1904, et cela dans le but de chercher à démontrer que cette modification de la loi a eu pour effet de mettre le ministère de la Milice entièrement à la merci du personnel militaire, et que par conséquent, pour quelque raison qu'elle n'explique pas bien, les dépenses, de trois millions et demi qu'elles étaient en 1904, se chiffrant aujourd'hui à six millions et demi. Voici ce que disent les commissaires :

Ce n'est pas sans raisons particulières que vos commissaires ont établi une comparaison entre ces deux années. En 1904, le Parlement était saisi d'un projet de loi relatif à la milice qui, sous plusieurs rapports, s'écartait sensiblement de l'ancienne loi. L'article 6 de la loi de 1904 est ainsi conçu:

Le Gouverneur en conseil peut nommer,

pour l'expédition des affaires du ministère, un sous-ministre et les autres officiers ou employés nécessaires, lesquels restent en exercice jusqu'à révocation.

Dans tout le reste de cette loi, qui comprend plus de 140 articles, il n'est plus question du sous-ministre et, chose étrange, certaines nominations d'officiers sont obligatoires, tandis que d'autres ne sont que facultatives.

La conclusion logique qui se dégage de cette assertion, c'est que dans la loi antérieure à celle de 1904 il devait être souvent et longuement question du sous-ministre; je vous étonnerai donc un peu, monsieur le président, en vous disant, preuves en mains, que le texte de la loi de 1904 est en tous points semblable à celui de la loi de 1886. Voici d'abord le texte de l'article 6 de la loi de 1904 :

Le Gouverneur en conseil peut nommer, pour l'expédition des affaires du ministère, un sous-ministre et les autres officiers ou employés nécessaires, lesquels restent en exercice jusqu'à révocation.

Voici maintenant le texte de l'article correspondant de la loi de 1886 :

Le Gouverneur en conseil peut nommer, pour l'expédition des affaires du ministère de la Milice et de la Défense, un sous-ministre ainsi que les autres officiers nécessaires, chacun desquels occupera sa charge jusqu'à révocation.

L'un n'est donc que la reproduction de l'autre ; et cependant les commissaires ne se sont pas donné la peine de se reporter à la loi, craignant sans doute de voir s'écrouler l'échafaudage de leur théorie.

Plus loin, ils ajoutent que grâce à l'institution du conseil de la milice, l'autorité militaire a réussi à se substituer à l'autorité civile, ce dont ils voient la preuve, disent-ils, en ce qu'antérieurement à la loi dangereuse de 1904, les rapports du ministère portaient en titre : "Rapport du ministère de la Milice et de la Défense pour l'exercice expiré le. . .", tandis qu'à présent, ils sont intitulés : "Rapport du conseil de la Milice du Canada pour l'exercice expirant le. . .". Telle est, à leur sens, la preuve que "le conseil de la milice a absorbé le ministère".

Or, le rapport de 1904, le dernier, se compose de deux parties distinctes dont chacune porte son titre particulier : la première comprend le rapport du sous-ministre, et la deuxième, celui du général commandant. Le rapport du sous-ministre embrasse le service civil du département, tandis que celui du général commandant s'étend à tous les officiers de district du Dominion. Autant vaudrait dire que le général commandant se substituait autrefois au ministère, que prétendre que la création du conseil de la milice a dépouillé le ministère de son caractère distinctif.

Pour des profanes, je trouve que les commissaires se sont aventurés sur un terrain assez dangereux ; ils vont jusqu'à prétendre que le conseil de la milice du Canada s'est attribué des pouvoirs plus étendus que

Sir FREDERICK BORDEN.

ceux du conseil de l'armée de la Grande-Bretagne. Je me permettrai de citer à ce propos un extrait du mémoire du général Lake dont la compétence en pareille matière est plus grande que la mienne. Voici ce que dit le général :

Il est assez fâcheux que les commissaires se soient livrés à des commentaires désobligeants au sujet de l'augmentation des dépenses, sans qu'ils aient cru devoir faire aucunement état que les causes de cet accroissement de dépense sont intimement liées à la politique approuvée par le Parlement.

On dirait, au contraire, qu'ils désirent faire peser tout le poids de cette augmentation sur ce qu'ils appellent le " contrôle ", que, dans leur esprit, le conseil de la milice exerce sur le département. Etablissant entre le conseil de l'armée du War-office de Londres et le conseil de la milice d'Ottawa une comparaison où se révèle leur ignorance de l'organisation du War-office, ils soutiennent que le conseil de la milice a " complètement absorbé " le ministère de la Milice. Quiconque est au fait des choses du War-office sait à quel point cette assertion est contraire à la vérité.

Les commissaires tentent aussi de faire voir que l'autorité du Parlement est plus solidement assise en Angleterre qu'au Canada. Dans l'un et l'autre pays, l'autorité du Parlement est souveraine, et pour se bien rendre compte de la faiblesse de cet avancé des commissaires, il suffit de se rappeler que le conseil de la milice n'a, de par la loi (voir article 7 de la loi de la Milice), d'autre mission quelle de conseiller le ministre et qu'il ne peut absolument rien faire sans l'autorisation formelle de ce dernier (voir décret du conseil du 7 décembre 1904), tandis que le conseil de l'armée n'est pas seulement revêtu de toutes les prérogatives ci-devant par le secrétaire d'Etat ou le commandant en chef ; il suffit que trois de ses membres soient réunis pour jouir de la plénitude de ses pouvoirs.

Ceci est littéralement vrai, et cependant, ce tribunal qui s'est érigé en critique militaire pousse l'effronterie jusqu'à dire que le conseil de la milice s'est emparé de la direction et que le Parlement lui a conféré des pouvoirs plus étendus que ceux du conseil de l'armée. Le conseil de la milice ne dirige absolument rien ; la loi l'autorise simplement à conseiller le ministre qui peut ainsi appeler à son aide différents fonctionnaires du département, quatre officiers et deux membres du personnel civil.

Le cas du ministère de la Milice est différent de celui des autres grands ministères, celui de l'Intérieur, par exemple, auquel se rattachent le service géologique, le département des Affaires indiennes, le département des terres, etc., qui sont autant de services absolument indépendants les uns des autres. Le ministère a son service des renseignements, son état-major général dont le chef, l'adjudant général, s'occupe de la direction des troupes, de 'entraînement, etc.; outre le quartier-maître général chargé du service des effets et approvisionnements, l'état-major général comprend encore le directeur général de l'artillerie, et il va sans dire que, comme tous les autres, le minis-

tère a son sous-ministre. Ces départements ou services dépendent les uns des autres, ils sont pour ainsi dire inséparables, et pour que la gestion s'en effectue de façon satisfaisante, il faut qu'il existe entre eux un accord complet, une parfaite communauté de sentiment. La continuité d'action est indispensable, il faut que les divers services du département se prêtent mutuellement leur concours et que la coordination prévale, sans quoi on se heurterait à de très grandes difficultés. C'est dans cette pensée que le conseil de la milice fut institué, mais il va sans dire que le conseil de l'armée est revêtu de pouvoirs beaucoup plus étendus que les siens. Tel est le but que je me proposais quand, m'inspirant du mode de direction du War-office, je demandai l'établissement au Canada d'un conseil de la milice. L'institution de ce conseil a été suivi de résultats qui dépassent les espérances que j'avais fondées, et je me plais à espérer qu'on ne songera jamais à l'abolir.

Qu'est-ce qui a bien pu porter les commissaires à aller chercher aussi loin les causes de l'augmentation des dépenses que la déposition du général Lake et du sous-ministre leur mettait cependant sous les yeux ? Ces causes ne sauraient échapper à l'attention de quiconque se donne la peine de réfléchir un instant. En 1903-1904, l'Etat se chargeait de l'entretien des garnisons d'Halifax et d'Esquimault, ce qui impliquait une dépense d'un million et demi à deux millions de dollars. Voilà qui explique du coup plus de la moitié de l'augmentation.

Par la nouvelle loi, la milice recevait dans les dernières années près de deux fois autant qu'autrefois. Voici donc encore un quart de million de trouvé, peut-être un demi-million. Entre 1903-1904 et 1907-1908, la force numérique de notre milice a considérablement augmenté. On aurait pu aussi tenir compte des $200,000 portés au crédit de la douane pour être débité ailleurs. Avec tout cela, vous arrivez sans peine aux 3 millions. J'ai ici un état où se trouve tout le détail de ces chiffres. La dépense pour l'état-major général, pour les états majors de district, la troupe régulière, non compris Halifax et Esquimault, et la solde, les provisions, les fournitures de la troupe régulière, l'habillement, le transport, tout cela en 1903-1904, s'est monté à $649,000, et en 1907-1908, à $1,253,700. L'effectif de la troupe régulière, non compris Halifax et Esquimault, a été porté de 853 à 1,656 hommes.

Examinons un peu maintenant les dépenses de la milice active, instruction, habillement, dotations, et le reste. De ce chef, la dépense a été, en 1903-1904, de $1,177,000 ; en 1907-1908, de $1,562,000. Le nombre d'hommes de tout rang recevant solde a été, en 1903-1904, de 33,751, et en 1907-1908, de 42,612. Pour les champs de tir et les terrains de campement, il a fallu près de $200,000 de plus en 1907-1908 qu'en 1903-1904,—et personne, je suppose, ne nous cherche querelle à cause de cette dépense. Pour l'artillerie, les canons de campagne, les fusils, la dépense, en 1903-1904, a été de $497,000, et de $718,000 en 1907-1908. Pour munitions de guerre, la dépense est restée à peu près la même. Pour les garnisons d'Halifax et d'Esquimault, il n'a été dépensé en 1903-1904 que 109,987, pour la contribution du gouvernement canadien dans le maintien du poste d'Esquimault. Ces mêmes garnisons nous ont coûté $1.256,800 en 1907-1908. Pour le Collège militaire royal la dépense a été, pour ces deux exercices, à peu près la même. Pour l'arsenal, il y a eu accroissement de $224,-911 à $416,000. Les livraisons de la cartoucherie ont de même fort augmenté. J'ai ici un intéressant état, montrant qu'en 1895-1896, il n'avait été livré que 672,000 cartouches ; en 1903-1904, il a été livré 6,352,000, et 10,500,000 en 1907-1908, avec une très grande quantité de bombes de la plus coûteuse sorte. Ces chiffres pour 1903-1904 sont huit fois supérieurs à ceux de 1895-1896 ; et, en 1907-1908, ceux de l'exercice en dernier lieu nommé ont été quinze fois dépassés. Dans ces item, comme je l'ai déjà dit, je fais entrer le crédit voté pour les douanes.

Une remarque de la commission à propos des changements opérés, est qu'il y a un état-major très nombreux—inutilement, je suppose, ou dans tous les cas peu nécessaire. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a particulièrement appuyé sur ce sujet ; il a établi entre le Canada et la Suisse une comparaison peu favorable au premier de ces pays.

En Suisse, paraît-il, pour une armée de 200 à 300,000 homes, la dépense pour l'état-major est moindre qu'au Canada, où nous n'avons que 50,000 miliciens. En fait, l'état-major compte 231 et non 40 ou 52 officiers, comme le déclare ce rapport. Au reste, comme je l'ai déjà dit, ce rapport ne tient aucun compte du témoignage donné par M. le général Lake et par M. le colonel Fiset. C'est donc délibérément un exposé inexact, car l'on a appelé sur les faits l'attention de MM. les commissaires. Le chef de l'opposition affirme que l'état-major canadien coûte infiniment plus cher qu'en Suisse. Je vois qu'ici l'état-major nous coûte $82,500, pendant que, d'après les rapports que j'ai pu me procurer pour 1906-1907, l'état-major de la Suisse a coûté $168,289. Un peu plus du double. Mais il y a plus : en Suisse, je vois que la solde ne dépasse pas $1,800. S'il fallait, par conséquent, appliquer à l'état-major suisse l'échelle de salaires appliquée ici, ce serait $330,000 au moins qu'il aurait coûté, à savoir : juste quatre fois ce que nous coûte le nôtre. Personne n'espère que nos Canadiens vont tenter de vivre avec une solde comme on en donne aux officiers suisses ; ce serait impossible, et le Parlement canadien n'y compte pas.

Voici donc une affirmation qui s'écarte étrangement de la vérité ; jamais plus fantasque affirmation n'a été faite. L'état-major suisse coûte plus du double du nôtre, et il coûterait juste quatre fois autant si la même échelle de salaires y était appliquée. Avec la permission de la Chambre, je vais maintenant lire quelques extraits du mémoire de M. le général Lake. Je les prends dans l'annexe B, page 15 :

Le rapport des commissaires du service civil, sur des renseignements erronés, semblent avoir répandu une opinion inexacte quant au nombre des officiers employés à l'état-major général, à l'état-major de district, ou au commandement. Il est bon, je crois, de rétablir ici les faits dans leurs justes proportions.

En critiquant comme ils le font le ministère de la Milice et le conseil de milice, messieurs les commissaires tiennent pour vrai que le nombre des officiers d'état-major a été considérablement augmenté au cours des dernières années. Ils ont cependant négligé de prendre aux sources officielles le moindre renseignement, que leur eût fait connaître et l'étendue et la nature de ces augmentations, ou encore les raisons qui ont pu les motiver. La critique des journaux s'est plus d'une fois exercée aux dépens de l'administration de la milice, et l'on a dit que chaque nouvel officier général appelé à la commander tendait à y faire des innovations. Il peut y avoir eu matière à ces critiques; mais il est un fait digne de remarque, c'est que tous les officiers généraux se sont accordés sur un point, savoir: la nécessité d'une réorganisation et d'une augmentation de l'état-major.

Et à la page 16 :

Ce que dit le rapport de la commission du service civil, que toute augmentation un peu considérable dans le personnel de l'état-major a été la conséquence de la création du conseil de milice, se trouve donc n'être pas fondé. Il n'y a eu depuis 1903-1904 d'autres augmentations que celle d'ajouter trois officiers à l'état-major général, à savoir: un chef de l'état-major général, un directeur des opérations et des fonctions d'état-major, et un directeur de l'instruction.

Un peu plus loin nous lisons :

Au moment où lord Dundonald est venu en 1902 prendre le commandement, l'état-major de district comptait 24 officiers, il y a aujourd'hui vingt-neuf officiers dans le personnel du commandement et dans l'état-major de district. Le personnel réuni de l'état-major général, du commandement et du district comprend 52 officiers, et messieurs les commissaires ont tort de dire qu'ils sont à peu près 220. Le 1er janvier 1893, les états-majors de district et du quartier général se formaient de 32 officiers. La milice, cette année-là, avait 34,330 hommes de tout rang. Pour 1908, ça été 57,718. En 1892-1893, le corps de l'intendance, le corps de santé, le corps de l'artillerie, le corps des officiers payeurs, le corps des commis militaires et le corps des signaux n'existaient pas. A cette époque la troupe n'aurait pas pu se mettre en campagne, du moins pas avant que ces différents services n'eussent été organisés, ce qui eût demandé plusieurs mois. Pour ce qui est d'avoir pu mettre les troupes en état de faire la guerre dans les années qui ont suivi, jusqu'en 1908, la question ne souffre pas l'examen, quoique dans ce laps de temps l'état-major ait été augmenté dans les mêmes proportions, où à peu près, que la troupe.

Encore une chose que les adversaires de toute organisation des états-majors oublient ordinairement, c'est que, tant qu'il y a eu une garnison anglaise aux ports d'Halifax et d'Esquimault, non seulement on maintenait au premier de ces endroits un état-major extraordinairement nombreux (huit officiers pour environ 2,000 hommes), et cela en vue d'aider la milice à organiser ses propres états-majors en cas de guerre, mais encore le nombre considérable d'officiers impériaux employés à ce poste fournissaient en tout temps une réserve militaire à laquelle on pouvait demander à l'occasion des officiers d'état-major.

Depuis que le Canada a pris à sa charge la défense de ces deux places, les troupes anglaises y ont été remplacées par des troupes canadiennes, et la milice n'a plus à sa disposition les officiers anglais expérimentés qui lui étaient auparavant fournis pour ces importantes fonctions. Il a bien fallu, par suite, augmenter considérablement le nombre des officiers d'état-major canadien.

Ce que nous avons en ce moment comme état-major, en supposant que cela puisse suffire pour un effectif de 100,000 hommes, ce qui est plus que douteux, ne saurait dans tous les cas former qu'un bien faible minimum.

Il peut y avoir intérêt à remarquer que la proportion d'officiers d'état-major comparativement à l'effectif de la troupe, est, pour 1907-1908, au Canada et en Grande-Bretagne, comme suit: Au Canada, un officier pour 1,110 hommes; en Angleterre, un officier pour 1,030 soldats; en temps de paix. Si l'on tient compte du nombre d'hommes que l'on mobiliserait pour la guerre, cette proportion pour le Canada serait encore plus faible que pour la métropole.

C'est pour cette raison, qu'il faut ajouter près de 52 p. 100 au nombre d'hommes que nous exerçons présentement, vu que tout le système est conduit comme si la troupe se composait de 100,000 hommes, et c'est à ce nombre-là que doit répondre celui des officiers.

Il n'est peut-être pas non plus hors de propos de mentionner que, dans l'armée suisse, la partie militaire de l'état-major général coûte presque deux fois plus qu'au Canada, bien que la solde généralement acceptée en Suisse soit inférieure à la nôtre, et que l'économie rendue possible par un régime qui là-bas oblige tout le monde au service tende à réduire considérablement la dépense.

Et voici, monsieur le président, une grande découverte que ces habiles experts et ces admirables critiques militaires semblent avoir faite, à savoir que nous avons tant qu'il faut d'officiers pour une armée de 100,000 hommes. C'est ce qu'ils disent dans leur rapport. Ils ne savent pas, ils n'ont pas souci de savoir, ils ne désirent point qu'on leur dise—et de peur d'entendre

Sir FREDERICK BORDEN.

ils ferment les oreilles, de peur de voir ils ferment les yeux—que la milice canadienne a pour base cet effectif de 100,000 hommes, qu'il faut trouver en cas de nécessité. Pour obtenir cet effectif, nous avons plus de 50,000 hommes d'enrôlés ; il y a de plus les sociétés de tir, les volontaires qui ont fait les exercices annuels, qui sont les contrôles de la réserve, que nous pouvons appeler et qui, à une minute d'avis, sont prêts à s'engager ; de façon que nous pourrions porter de 55,000 à 100,000 le nombre de nos miliciens et mettre cette armée en campagne à bref délai.

Mais il ne faut pas attendre qu'un conflit éclate pour former des officiers. Vous pouvez improviser des soldats, amener sur le théâtre des hostilités des hommes qui ont quelque fois fait l'exercice et appris le maniement d'un fusil, mais vous ne pouvez pas improviser des officiers en un mois ou deux. Il faut les dresser avec soin, avoir un bon état-major, et il faut aussi que toutes les divisions qui composent votre armée soient préparées au combat. Dans l'intervalle, ces officiers ne se croisent pas les bras. Ils sont tous occupés et j'ose dire, ainsi que le général Lake l'a fait ressortir, qu'il n'y a pas dans toute l'administration un département qui abat plus de besogne que le département de la Milice, principalement la branche militaire de ce service.

On nous dit que la valeur est moins grande. Ces oracles déclarent qu'il y a lieu de douter que la milice rurale soit aussi bien disciplinée qu'autrefois et, parce qu'un badaud l'a dit, ils répètent que la milice urbaine n'est plus sur un aussi bon pied, tant s'en faut. A cet égard, je citerai un témoin absolument impartial—l'auteur d'une lettre que j'ai eu l'occasion de lire dans un journal de Montréal—un membre éminent du parti conservateur dans la ville de Montréal qui a eu un grade dans la milice. Le représentant de Sherbrooke le connaît fort bien, j'en suis sûr. Je parle du lieutenant-colonel Meighen, qui a écrit cette lettre, certainement sans aucune sollicitation de ma part :

Les membres de la commission du service civil en tant que critiques militaires.

Au rédacteur en chef du " Herald ".

Monsieur,—Je ne crois que, dans les rêves les plus insensés, les membres de la commission du service civil aient jamais espéré qu'on les prendrait sérieusement pour des critiques militaires. Par conséquent, il y a lieu de se demander pourquoi ils se sont permis de dire qu'ils doutaient que les bataillons de la milice urbaine fussent aujourd'hui aussi bien disciplinés qu'autrefois.

En démentant cette assertion, je suis certain que j'aurai l'appui de tous les officiers de la milice urbaine. Evidemment, la commission parle de choses qu'elle ne connaît pas. J'ai été pendant assez longtemps membre actif d'un régiment de ville et en contact avec plusieurs autres pour connaître la situation, et je puis dire avec assurance que les régiments des principaux centres du Canada sont aujourd'hui sur un bien meilleur pied qu'autrefois.

Je ne fais pas cette assertion sans être en état de la motiver, ce que font les membres de la commission. Les officiers des corps urbains sont plus dignes de leur grade. Les examens qu'ils sont tenus de subir sont plus nombreux et plus sévères et exigent plus de connaissances qu'autrefois, et on peut en dire autant des sous-officiers.

Aujourd'hui les différents corps sont astreints à plus de manœuvres en campagne séparément et par brigades, les exercices tactiques sur une grande échelle étant une caractéristique des exercices annuels. Ces choses n'avaient pas lieu il y a quinze ans. La discipline s'est beaucoup améliorée; enfin, le point le plus important de tous, le tir au fusil est beaucoup plus précis. Grâce aux champs de tir établis pendant les dernières années, il y a beaucoup plus de soldats en état de se servir utilement de leurs fusils, et quiconque possède la moindre notion de ce qu'est l'instruction militaire sait que c'est là l'essentiel. A cet égard du moins, sinon à d'autres, le rapport de la commission est absolument faux.

Je ne voudrais déprécier les excellents services rendus jadis par les officiers et les hommes de la milice, mais ils n'avaient ni les matériaux ni l'occasion de mettre leurs corps au niveau de ceux d'aujourd'hui.

Il faut espérer que les membres de la commission, s'ils ont à présenter d'autres rapports, rechercheront la vérité avec plus de soin et ne prendront pas pour du savoir l'étourderie de l'ignorance. Ils ont terni la réputation d'un groupe d'hommes qui ont dépensé plus de temps et d'argent, et qui ont ont fait de plus grands sacrifices que toute autre classe de la population canadienne, pour servir le pays.

F. S. MEIGHEN,

Lieutenant-colonel, 1er bataillon du Royal Montagnards Ecossais du Canada.

Montréal, 30 mars.

Il n'est plus lieutenant-colonel en activité, il est retrait et je crois qu'il avait pris sa retraite avant d'écrire cette lettre.

Une autre question traitée par la commission et mentionnée par le chef de l'opposition a trait aux désertions. Le rapport dit que les désertions sont très nombreuses et il en donne des raisons qui ne sont pas exactes. Je citerai de nouveau le général Lake, car je ne veux pas donner mon opinion sans preuve à l'appui. Je désire invoquer le témoignage d'un homme qu'on ne saurait soupçonner d'écrire ou de dire ce qui ne serait pas la pure vérité.

La Commission signale la fréquence des désertions parmi la troupe permanente et l'attribue surtout au manque de sympathie entre les officiers et les soldats. Il y a lieu de faire remarquer que les raisons données par le général Lake....

Dans sa déposition—ne l'oubliez pas—dont la commission n'a pas voulu faire cas :

....étaient les offres d'emploi et de rétribution élevés qu'on faisait partout, l'infériorité des effectifs, le mauvais état des casernes, la permanence de l'affectation et, parfois, la violation des engagements pris par le Gouvernement envers les hommes. Tout en admettant que dans certains cas les officiers ne possédaient peut-être pas toute la sympathie des hommes, il déclara formellement qu'il ne croyait pas que ce manque de sympathie existât d'une façon appréciable.

Néanmoins, les membres de la commission s'empressent de faire imprimer que les désertions sont entièrement attribuables au manque de sympathie entre les officiers et les soldats, lorsqu'ils ont sous les yeux la déposition de celui qui était le mieux en état d'en juger, du général Lake lui-même, attestant qu'il n'en est rien.

Il a aussi fait observer que certaines casernes étaient dans un triste état de délabrement. Certes, la Commission n'aurait fait que rendre justice aux officiers de la troupe permanente, en mentionnant quelques-unes de ces raisons.

Elle ne mentionnait pas de raisons. De plus .

Cette assertion était à peu près vraie quant à l'année 1905, mais il y a eu une grande amélioration depuis. En 1906, la proportion a été d'un déserteur sur six soldats; en 1907, d'un sur neuf, et plusieurs soldats reviennent après avoir déserté et diminuent la proportion.

Pourtant, la commission persiste à dire que les désertions sont d'un soldat sur trois, tandis qu'elle a sous les yeux la déposition du général Lake attestant que la proportion a été diminuée à un sur six, à un sur neuf, et même à moins que cela. Il y aura toujours des déserteurs, cela va sans dire, dans un pays comme le nôtre. Je doute que la proportion soit plus forte au Canada qu'aux Etats-Unis.

Ainsi que le général Lake l'a fait observer les offres d'emploi sont nombreuses et les salaires, élevés hors de l'armée. Lorsqu'ils peuvent gagner de $2.00 à $2.50 par jour, les hommes ne se contentent pas d'une solde de 50 à 75 cents. Celui qui s'enrôle obéit uniquement au désir de jouer au soldat et, parfois, il constate ensuite qu'il n'aime pas autant la vie militaire qu'il le croyait et il déserte. Mais il est souverainement injuste et, si l'on tient compte de la preuve que la commission avait devant elle, il est vraiment révoltant de rejeter la responsabilité de cet état de choses sur les officiers de la troupe permanente et sur le département.

Ses connaisseurs et critiques militaires déclarent dans leur rapport qu'il y a au département un officier inutile, connu sous la désignation d'inspecteur général. Ils disent qu'en Angleterre il y a de bonnes raisons de nommer un inspecteur général, mais qu'il n'y en a pas au Canada ; cependant, ils négligent d'indiquer la différence. J'abuserai de nouveau de l'indulgence du comité pour citer un court passage du mémoire du général Lake qui, j'imagine, fait autorité autant que n'importe qui en pareille matière :

Les membres de la commission considèrent que la nomination d'un inspecteur général profite peu à la milice et ils conseillent de ne pas pourvoir à cet emploi, s'il devient vacant. Ils déclarent qu'en Grande-Bretagne cette nomination a été motivée par des raisons qui n'existent pas au Canada. Ils n'énumèrent pas ces raisons et, conséquemment, il est possible de juger de la valeur de cette assertion.

Mais, il y a lieu de faire observer que le comité de 1904...

C'est-à-dire le comité anglais, le comité Esher, ainsi qu'on l'appelle

...dont le rapport a servi de base à l'organisation actuelle du War-office a beaucoup insisté sur la nécessité d'un inspecteur général; il a même dit qu'une inspection énergique " s'imposait impérieusement." Actuellement, en Angleterre, ce poste est occupé par un des hommes les plus capables de l'armée (le général sir John French).

Un inspecteur général a été nommé au Canada parce que les arguments invoqués par le comité de réorganisation du War-office et expliqués en détail dans son rapport) ont été approuvés, et qu'on a considéré qu'il était essentiel d'établir une inspection par un officier possédant de grandes aptitudes et pouvant se prononcer avec autorité sur toutes les questions militaires, qui s'assurerait d'abord que les instructions du conseil de la milice sont complètement et invariablement suivies par toute la milice (surtout que l'instruction donnée dans les différentes écoles militaires est uniforme), et qui, deuxièmement, présenterait au conseil de la milice un rapport sur les résultats pratiques des mesures prises par celui-ci. Une inspection complète et adéquate est, pour le moins dire, aussi nécessaire dans la milice que dans toute autre entreprise industrielle.

En ce moment, le général Lake est l'inspecteur général et il a entrepris de faire une inspection des plus minutieuses de chaque branche de la milice, du haut en bas, de l'Atlantique au Pacifique, dans l'intérêt du pays et afin qu'à la prochaine session le Parlement puisse connaître exactement ce que pense de notre milice cet officier habile, instruit par l'expérience, sage et valeureux.

Le général Lake est arrivé au Canada en 1904, en qualité de chef de l'état-major général, pour coopérer à la réorganisation de la milice, inaugurer, non une politique nouvelle, mais des changements dans le plan d'ensemble. J'ai cru qu'il convenait qu'un homme d'autant de talent et d'expérience occupât le poste d'inspecteur général avant son départ du Canada, car je regrette d'avoir à dire que la durée de sa charge expirera dans quelques mois. J'ai cru qu'il devait avoir l'occasion de constater si le système qu'il a inauguré est efficace et convenablement appliqué, afin de mettre le ministre au fait des modifications qu'il a à pro-

poser. C'est là un devoir que tous les inspecteurs généraux auront à remplir.

Il serait extrêmement difficile de trouver un homme aussi habile que le général Lake. Cependant, je suis d'avis que nous pourrons trouver des gens assez habiles et assez honnêtes pour remplir la position avantageusement pour le pays, et de toutes les positions de la milice, je crois que c'est celle-ci dont nous pouvons le moins nous dispenser.

Quant aux magasins militaires, le rapport contient des insinuations—je ne trouve pas d'autre expression, car ce ne sont pas des accusations formelles—qu'on dit basées sur la déposition de l'auditeur général.

M. J. D. REID : Contre le département ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non pas contre le département ni au sujet de mon département seulement. Mais il est dit que les magasins ne sont pas soumis à une vérification suffisante et qu'il n'y a pas de moyen de prévenir les vols.

M. J. D. REID : L'auditeur général est-il digne de confiance ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je pourrais citer la déposition à l'honorable député.

M. J. D. REID : Le ministre considère-t-il que l'auditeur général est un fonctionnaire digne de confiance ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne suis pas au banc des témoins dans le moment ?

M. J. D. REID : Vous trouvez à redire à sa conduite.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, j'y trouve à redire. Il faut qu'on me permette d'agir à ma guise, et l'honorable député pourra me critiquer, lorsque l'occasion s'en présentera. Je ne crois pas que l'auditeur général soit digne de confiance en cette matière. Après avoir lu attentivement la déposition de l'auditeur général, je dois dire qu'elle me semble une leçon apprise par cœur. Il déclare qu'il n'y a pas de moyen de vérifier le contenu des magasins et qu'il n'est pas autorisé à le faire, ce qui est parfaitement vrai.

Mais il est également vrai qu'à maintes reprises l'ancien auditeur général a demandé et obtenu la permission de faire l'inspection des magasins. J'ai des lettres qu'il a écrites au département pour nous demander de lui faciliter la tâche de faire l'examen des magasins et, dans chaque cas, cette requête a été accordée.

Je sais de science certaine que le présent auditeur général lui-même a fait plus d'une fois l'inspection des magasins militaires de Québec, qu'il a complètement examiné et inventorié, il y a un an, la manuafcture des fusils Ross, et que le département a toujours été prêt à faciliter toute inspection ou vérification de ce genre. Du reste, les magasins sont l'objet de la plus grande vigilance, et si la commission, au lieu de tirer à la hâte des conclusions et d'interroger l'auditeur général qui, avant la fin de son témoignage, a reconnu qu'il ne connaissait pas le premier mot de la question, s'était donnée la peine d'aller trouver le quartier-maître général et de lui demander la permission de visiter le grand département central des approvisionnements, à Ottawa, elle aurait connu exactement de quelle manière les magasins sont administrés. Voici une note du quartier-maître général sur ce sujet :

En examinant le témoignage rendu par l'auditeur général devant la commission du service civil, je crois devoir appeler votre attention sur les déclarations absolument inexactes qu'il a faites en se basant sans doute sur ses renseignements naturellement restreints et par suite de sa connaissance insuffisante du mode de comptabilité adopté pour tous les magasins militaires. Vu que toutes les demandes et les réponses n'ont trait qu'à la comptabilité, je ne les examinerai pas séparément, mais je traiterai la question dans son ensemble. Les demandes et réponses se trouvent aux pages 1304, 1316 et 1318 du 2e volume des notes des dépositions.

Les demandes et les réponses sont tout-à-fait insidieuses et ne sont pas le moindrement conformes à la vérité.

1. Les attributions du service des magasins militaires sont de recevoir, de garder et de distribuer les effets d'habillement et d'équipement qui ont d'abord été examinés et acceptés par les inspecteurs officiels.

2. Il n'a pas à s'occuper de passer les marchés ni de solder le prix des fournitures par marché. Tout cela est fait par le directeur des contrats et sous ses ordres, et les approvisionnements sont confiés à la garde du service des magasins après l'inspection.

3. Un récépissé est remis au directeur des contrats par le plus ancien officier du service des magasins pour toutes les fournitures qu'il reçoit. Celles-ci sont inscrites dans un journal des entrées puis transposées dans le grand-livre du magasin qui contient une liste de tous les articles qui se trouvent au dépôt.

4. Il y a aussi un journal dans lequel tous les effets distribués sont inscrits puis transposés dans le grand-livre général, et on porte au débit du département les entrées et à son crédit les effets distribués.

Le grand-livre général ou du magasin se compose des pages du doit et de l'avoir et mentionne au haut des pages du doit chaque article confié au dépôt. A la fin de chaque mois, les entrées du mois inscrites dans la page du doit sont additionnées et ajoutées au report du mois précédent. Les effets distribués pendant le mois sont retranchés et la différence indique ce qui reste au dépôt.

Un état mensuel est transmis de chaque dépôt à l'état-major ; il indique toutes les opérations, y compris chaque entrée et chaque distribution et est accompagné des commandes ou récépissés. Le commis de l'état-major chargé du pointage s'assure que les effets qui se trouvaient au dépôt à la fin du mois précédent ont été exactement reportés au mois courant et que le nombre des fournitures reçues ou distribuées correspond à celui des récépissés ou des commandes.

S'il y avait une inscription pour laquelle il n'y aurait pas de pièce justificative, elle serait aussitôt contestée. On voit combien complet est le mode de vérification et de comptabilité.

5. Aucune distribution ne peut être faite par un officier du service des magasins, excepté sur un ordre par écrit qui est régi par les règlements concernant les habillements et tous les autres effets d'équipement, et il en est de même de tous les récépissés des articles qui ont subi l'inspection.

6. Depuis la date de l'organisation du service des magasins, il y a plusieurs années, une commission d'impression s'est réunie annuellement. Elle se compose du commandant du district et de deux autres officiers.

Ses attributions sont de compter tous les articles qui se trouvent dans le magasin, puis de comparer le résultat aux chiffres mentionnés dans le grand-livre du magasin, en tenant compte de l'excès ou de l'insuffisance (s'il y en a), ainsi que des fournitures impropres à un usage ultérieur et de celles qui peuvent être réparées.

La commission prépare ensuite une liste de toutes ces fournitures pour la soumettre à l'état-major avec ses conclusions au sujet de la manière de disposer des effets inserviables et démodés.

Il y a plus de vingt ans que le quartier-maître est attaché au service des magasins et il ne se rappelle pas un seul cas où une commission ait découvert des traces de prévarication ou de malhonnêteté.

Le quartier-maître général n'est pas en mesure de dire s'il y a eu une vérification des magasins militaires par un fonctionnaire du département de l'auditeur général.

Cependant, il peut dire que l'ancien auditeur général a, plus d'une fois, écrit au sous-ministre de la Milice pour lui apprendre qu'un commis faisait une tournée d'inspection et de vérification des magasins, et pour lui demander d'ordonner au personnel des magasins militaires de prêter à ce vérificateur toute l'aide nécessaire dans l'accomplissement de ses travaux; et il peut dire que dans chaque cas des instructions dans ce sens ont été données. Le département n'ayant jamais reçu de rapport défavorable, il suppose que les résultats de ces vérifications ont toujours été satisfaisants.

En terminant, le quartier-maître général désire appeler votre attention d'une façon particulière sur le fait que la commission a passé plusieurs semaines à Ottawa et que, pendant ce temps, il lui aurait été facile de visiter le magasin central (le plus important de tous les dépôts) afin d'examiner sur les lieux les centaines de mille dollars d'effets qui lui sont confiés, le mode de conservation et le fonctionnement du système de comptabilité des magasins.

Il y a lieu d'ajouter que nos règlements concernant les magasins sont beaucoup plus sévères que ceux du service impérial.

D. A. MACDONALD,
Brigadier général.

La commission était trop occupée à recueillir des témoignages au sujet du nombre des commis que le département des Finances avait préparés à remplir des positions importantes en dehors de l'administration, et trop occupée aussi à critiquer la politique ministérielle concernant les questions militaires. Elle ne voulait pas obtenir de renseignements et, du commencement à la fin de son rapport, rien n'est plus évident que le fait qu'elle a à dessein fermé les yeux et qu'elle s'est bouché les oreilles afin de soumettre les conclusions défavorables qu'elle s'est efforcée de tirer. Or, cet aspect de la question intéresse la population canadienne. Celle-ci débourse des millions de dollars pour les fournitures militaires et elle veut savoir si on en prend assez soin. C'est pourquoi je retiens la Chambre plus longtemps que je le ferais sans cela, afin de soumettre ces faits au public et de démontrer que les insinuations que contient ce rapport sont absolument gratuites. Voici sur ce sujet un mémoire que le comptable a préparé à la demande du sous-ministre :

Sir FREDERICK BORDEN.

Méthodes suivie pour l'achat et la distribution des fournitures, habillement, effets d'équipement, etc., et mode de vérification.

Tous ces achats sont faits par marché et, avant d'être acceptées, les fournitures sont inspectées et mises à l'essai pour les inspecteurs du département. S'ils constatent qu'elles sont conformes aux stipulations du marché, elles sont remises au magasin, l'officier dirigeant le service des magasins accusant réception des effets et les inscrivant en même temps dans le grand-livre qui contient une liste des fournitures ou articles de toutes sortes confiés à sa garde.

Les articles ne sortent pas des magasins avant que le commandant du district ait approuvé la commande. Un récépissé du corps ou de la personne les recevant est toujours exigé; ce récépissé et le document autorisant la distribution sont les pièces justificatives que le directeur des magasins doit présenter à l'appui de son état mensuel des fournitures délivrées.

Jusqu'à dernièrement ces états mensuels étaient transmis au quartier-maître général qui les examinait, mais il y a quelque temps le comptable du département a entrepris d'en faire une vérification régulière, et ces états lui sont maintenant remis.

Le mode de vérification est, pour ainsi dire, le même que le War-office a adopté, à savoir: d'abord, un inventaire complet de toutes les fournitures; cet inventaire a été fait il y a eu un an au mois d'avril dernier. Puis, des états mensuels de tous les effets reçus ou distribués, ainsi qu'une vérification des grand-livres employés par le directeur du service des magasins. A cette fin, deux grand-livres sont placés dans chaque magasin et sont transmis à tour de rôle au comptable, tous les six mois, pour être examinés et vérifiés. Enfin, un inventaire périodique pour constater que les fournitures mentionnées dans le grand-livre à la date de l'inventaire se trouvent là et sont en bon état.

La vérification ne s'arrête pas aux fournitures sous la surveillance du directeur des magasins du district; elle s'étend à celles qui sont confiées à la garde des officiers des régiments dans tout le pays, de sorte qu'on garde trace de tous les effets, depuis le mo-

ment où ils sont achetés et remis au magasin jusqu'au moment où ils sont mis de côté comme impropres à tout usage ultérieur.

Quiconque a été mêlé aux affaires de la milice sait que cet exposé est exact.

Ces connaisseurs et critiques militaires ont eu à dire quelque chose dont il est à peine possible de saisir le sens. Parlant de l'augmentation générale des dépenses, dont j'ai complètement rendu compte et dont ils connaissaient eux-mêmes les raisons, ils déclarent qu'ils n'ont aucun moyen de juger "si les prix d'achat des appareils à fausse cible ou de fusils Ross sont justes et raisonnables." Au sujet, je désire donner lecture de la déposition du général Lake (p. 756, vol. I).

Il y a eu une tentative d'influencer le témoignage du général Lake, tentative qui n'a pas été heureuse. Le président lui demande :

D. N'est-on pas trop porté à s'approvisionner d'appareils à fausse cible, de hausse Sutherland et de fusils Ross—à dépasser la limite plutôt qu'à rester en deça?—R. Je crois qu'il est nécessaire que nous ayons un fusil du dernier modèle—que ce soit le ross ou le lee-enfield. Nous devons avoir un fusil qui vaille, au moins aux yeux du public celui dont notre ennemi pourra s'armer. Je crois que les résultats du tir par la milice justifient l'acquisition de certains articles, des appareils à fausse cible, par exemple.

Telle est l'opinion réfléchie que le général Lake a exprimée en réponse à une question qui tendait évidemment à lui faire dire autre chose.

D. En supposant qu'il soit à propos de suivre des méthodes modernes, n'est-on pas porté à commander mille appareils à fausse cible plutôt que cinquante?—R. Au nom du conseil de la milice, je dois dire que nous avons bien soin de ne rien commander de plus que ce dont nous avons réellement besoin. Nous savons que la somme disponible est restreinte et nous nous efforçons de ne pas faire de dépenses que nous pouvons éviter.

D. Alors, c'est le chiffre du crédit qui vous sert de guide?—R. En grande partie.

D. Si vous pouviez persuader au Parlement d'augmenter le crédit, le département de la Milice dépenserait volontiers la somme allouée?—R. Je suppose que nous nous dirions ceci: puisque le Parlement approuve la politique ministérielle et accorde plus d'argent pour les besoins de la milice, il désire vraisemblablement que nous employions cet argent à la fabrication d'armes défensives aussi solides et aussi utiles que possible. Actuellement, nous proportionnons nos achats aux effectifs. Si le Parlement nous disait, comme il l'a fait, qu'il est d'avis qu'il faut pourvoir aux besoins d'une armée deux fois aussi nombreuse et s'il nous donnait l'argent nécessaire, nous le ferions. Mais, dans le moment, nous tâchons d'employer la somme que le Parlement approuve en votant notre budget, sans en gaspiller aucune partie.

Puis, vient une autre question :

D. Après que le budget a été approuvé par le ministère et déposé sur le bureau, on entend très peu de critiques au sujet de la somme accordée à la milice?—Je dois dire que le Parlement, a toujours accordé à la milice la somme que le Gouvernement, représentant la majorité, a demandée.

Sur ce point, je m'entiens à la réponse du général Lake.

Le rapport décoche un autre trait contre le département de la Milice en déclarant, ce qui est faux—intentionnellement faux, vu que la preuve contredit cette assertion—que le contrat relatif à la fourniture des fusils Ross a été rédigé par l'avocat de la compagnie. Dans une circonstance récente, j'ai fait à cet égard une déclaration que je répéterai. Le 21 de mai, j'ai dit dans cette enceinte :

Voici une autre question à laquelle je désire répondre: Quelles précautions a-t-on prises lors de la rédaction du contrat? Dernièrement, un rapport qu'on commente beaucoup a été préparé par la commission du service civil. Dans ce rapport, je relève des allusions plus ou moins flatteuses au département de la Milice ,et j'espère que j'en pense. Disons, en passant, pour donner un aperçu des propos flatteurs de cette commission à l'adresse du département de la Milice, que le rapport déclare que le contrat a été rédigé par l'avocat du fournisseur. Afin d'éclaicir ce point, pendant l'interrogatoire du sous-ministre de la Justice, M. Newcombe, concernant la ligne de conduite suivie par son département, le président de la commission lui a posé certaines questions. Je désire rapporter ce qui a eu lieu:

D. Vous rédigez tous les contrats passés par les différents départements lorsqu'on vous demande de leur donner la forme légale; n'est-ce pas?—R. Nous les rédigeons tous ou nous corrigeons ceux qui ont été rédigés dans les départements.

D. Ce matin, nous avons interrogé le sous-ministre de la Milice et lui avons posé certaines questions concernant le contrat relatif au fusil Ross. A-t-il été rédigé au département de la Justice?—R. J'ignore où il a été rédigé, mais nous avons eu plusieurs entretiens sur ce sujet. Je crois que c'est l'avocat de sir Charles Ross qui a préparé le brouillon.

Apparemment, la commission d'enquête n'avait pas d'autre raison de s'empresser de tirer cette conclusion.

D. Avait-il un avocat pour le représenter?—R. Oui.

D. Dans la rédaction de ces marchés, si quelque chose vous semblait contraire à l'intérêt public, devriez-vous poursuivre votre travail ou appeler l'attention du département sur ce défaut?—R. Je signalerais au ministre ou au fonctionnaire de qui je recevrais mes instructions toute situation semblable et je lui demanderais ce qu'on a eu l'intention de dire. Quant à la teneur du contrat, je ne m'occuperais pas de la ligne de conduite suivie, mais je ferais en sorte d'appeler son attention sur les lacunes que je découvrirais et sur les stipulations qui ne me sembleraient pas donner des garanties suffisantes au Gouvernement. Puis, lorsqu'il aurait examiné ce point, j'apprendrais de lui ce que devrait être le contrat et j'exprimerais ses intentions.

D. Vous n'avez pas à vous occuper de la

ligne de conduite que suit le Gouvernement? —R. Non, c'est l'affaire des départements.

Par M. Fysche:

D. Je suppose qu'on entraîne le personnel à entretenir des doutes ou des soupçons à propos de tout?—R. Pour ma part, je n'entretiens pas de soupçons. Je signale au Gouvernement, au ministre ou au fonctionnaire qui me donne des instructions ce qui me paraît légitime ou ce que peut être déraisonnable, mais c'est à lui d'examiner et d'indiquer la ligne de conduite à suivre.

Il ressort clairement de ce témoignage que le sous-ministre de la Justice se serait cru tenu en honneur de signaler au ministre tout ce qui lui aurait semblé irrégulier et préjudiciable au pays. Il n'avait pas à s'occuper de la ligne de conduite suivie. Qu'il y eut une manufacture de fusils ou non, cela ne le concernait pas. Mais, dès que l'État signait un contrat avec sir Charles Ross, le sous-ministre de la Justice nous dit qu'il se sentait tenu de s'assurer que les intérêts du Gouvernement étaient sauvegardés sous tous les rapports. Nonobstant cette déclaration, nous avons assisté au spectacle d'une commission d'enquête qui cherchait à poignarder le département et le ministère par la déclaration incidente et injustifiable que j'ai mentionnée, à savoir que ce contrat a été rédigé par l'avocat du fournisseur.

Je me rappelle distinctement ce qui s'est passé relativement à ce contrat. Il y eut huit, dix ou douze brouillons et j'en ai maintes fois apporté un au conseil afin de le soumettre à mes collègues. A plusieurs reprises, je les ai examinés dans mon cabinet en présence de sir Charles Ross, de mon sous-ministre, du sous-ministre de la Justice et une fois ou deux, sir Charles Ross était accompagné de son avocat. Notre intention était passer un contrat équitable et, pour ma part, j'étais résolu à ne signer aucun contrat sans obtenir l'avis du département de la Justice. Je l'ai obtenu tel qu'il devait être au dire du sous-ministre de la Justice qui a déclaré qu'il était de son devoir de m'avertir s'il avait découvert dans le contrat quelque stipulation injuste ou répréhensible.

Voilà la réponse à cette insinuation.

Je voulais parler de la façon dont s'adjugent les entreprises, dans le département, mais je me contenterai de dire que nous avons un directeur qui a charge de voir aux entreprises. Toutes les demandes sont présentées par la voie du sous-ministre, par les différents officiers, le quartier-maître général et le maître général de l'artillerie, dont les services respectifs sont ceux où se font les achats. Ces demandes reçoivent toute la considération nécessaire. Des annonces sont publiées, et le travail est fait par un homme expérimenté qui consacre tout son temps et toute son énergie à s'informer des prix et de la valeur courante des marchandises qu'il faut acheter, et qui a tout un personnel pour l'aider en cela. Nous avons, pour assister notre directeur des entreprises, des inspecteurs d'expérience qui examinent avec soin toutes les fournitures reçues, et après cela ces marchandises passent au quartier-maître général. J'ai déjà dit ce qui se fait ensuite. On le voit donc, toutes les précautions sont prises avant l'achat, après l'achat, et après que toutes les fournitures ont été inspectées et délivrées, pour protéger l'intérêt public.

Sir FREDERICK BORDEN.

Ce rapport, je l'ai déjà dit, parle en termes peu flatteurs du comptable et payeur général de mon département. On n'a pas aimé son nom. Je ne parle pas de son nom patronymique, qui se trouve être Borden, mais de sa désignation officielle de comptable et payeur général. On prétend que les initials "P. M. G." pourraient se confondre avec celles signifiant "Postmaster General", ce qui ne me semble pas être un argument très puissant. On dit aussi qu'il y a un membre du gouvernement britannique qui porte le nom de payeur-général. Je ne crois pas que tout cela puisse causer des embarras sérieux, et certainement pas au Canada. Il n'y a pas le moindre danger que ce membre distingué du gouvernement impérial puisse être confondu avec notre payeur général. En réalité, sa désignation officielle est "Comptable et Payeur général", ce qui spécifie exactement les fonctions qu'il a à remplir. Mais ce qui a mis ces commissaires hors de leur garde, c'est d'avoir cru que certains payeurs, qui existaient il y a huit ou dix ans et qui ont été remerciés de leurs services, avaient été ressuscités. Eh bien, on se trompe du tout au tout. Quand les commissaires prétendent que les anciens payeurs ont été réintégrés dans leurs fonctions de payeurs de districts, ils disent une chose qui n'est pas exacte. Un corps de payeurs a été établi afin de mieux protéger l'intérêt public, et je crois qu'il va me falloir citer de nouveaux extraits du mémoire du général Lake à ce sujet. Voici, à la page 8:

Les commissaires trouvent spécialement à redire à l'existence d'un corps d'officiers payeurs qui a été récemment organisé. A ce sujet, il suffira peut-être de mentionner:

1. Qu'un corps d'officiers payeurs d'expérience est une nécessité absolue pour une armée en campagne. Advenant que la guerre serait déclarée, il serait alors trop tard pour donner à ces payeurs l'expérience nécessaire. Les dépenses énormes de la guerre de l'Afrique du Sud offrent un excellent exemple des effets pernicieux du maintien, en temps de paix, d'un corps d'officiers payeurs trop peu nombreux.

2. Un corps d'officiers payeurs d'expérience est tout aussi nécessaire en temps de paix qu'en service actif, pour assurer l'économie et la valeur des différents services.

Je désirerais qu'on prenne une note spéciale de cela, afin de pouvoir mieux juger l'énoncé de l'expert en choses militaires dont je prends la liberté de critiquer le rapport:

Depuis que nous avons pris à nos charges le maintien de la garnison d'Halifax, un corps quelconque de payeurs est devenu une nécessité. Le colonel Fiset, sous-ministre, a déclaré aux commissaires que le travail du corps

des payeurs économisait au pays bien plus que ce qu'ils recevaient comme traitement. Il ne saurait y avoir aucun doute là-dessus, parmi ceux qui connaissent les arrangements effectués pour la solde des troupes durant les périodes annuelles, et des corps permanents durant toute l'année. L'année dernière, et seulement à deux des camps les moins considérables, des comptes représentant plus de $3,400 ont été rejetés qui, dans les conditions précédentes, auraient été presque certainement acceptés sans plus ample examen.

On demande à l'auditeur général d'exprimer son opinion sur la question de savoir s'il serait désirable ou nécessaire d'avoir un corps d'officiers payeurs, et sa réponse donna presque à entendre qu'il récitait là une leçon apprise d'avance :

On remarquera, à ce sujet, que l'auditeur général, en commentant la surpaye de la solde d'instruction en 1905, avant la création du corps des officiers payeurs, avait écrit ce qui suit: " Ce corps.... ne peut pas vérifier exactement les feuilles de paye en détail sans les contrôles des différents corps en en outre une certaine connaissance locale des noms qui y sont inscrits ". C'est cette connaissance locale que l'officier du corps des officiers payeurs est chargé de fournir.

Les commissaires ont semblé croire que tous les paiements pouvaient être faits à la milice au moyen de chèques individuels émanant du département de la Milice et de la Défense. Ils n'ont pas dû se rendre compte qu'il faudrait pour cela préparer, signer et distribuer, le dernier jour des manœuvres, un chèque pour chacun des 25,000 hommes réunis pour les exercices annuels d'instruction. On saisira en outre d'autant plus l'impossibilité d'un semblable arrangement quand on se rappellera que le montant dû à chaque homme dépend de la solde gagné par chaque homme, et dont le chiffre ne peut être établi que vers la fin des manœuvres.

La solde d'instruction dépend le la bonne conduite du troupier, aux manœuvres. On lui paie ses 50 cents et si sa conduite a été bonne et qu'il ait obtenu de bons points au tir à la cible on lui donne encore davantage. Mais cela ne peut être établi qu'alors que le camp est sur le point d'être levé.

3. Les commissaires ont prétendu que le corps des officiers payeurs n'était que le corps des anciens payeurs de district, corps entièrement différent et dont les fonctions n'étaient pas les mêmes. Les commissaires n'ont fait auprès du colonel Fiset et de l'auditeur général, que ce qu'on pourrait appeler une enquête superficielle sur le fonctionnement du service des officiers payeurs, et ils n'avaient apparemment aucune idée du travail de comptabilité que cela entraînait.

Comme aucun officier du corps des payeurs n'a été assigné devant eux, il n'y a peut-être pas lieu de s'étonner que leur rapport dénote ignorance de la situation.

Et c'est là une chose remarquable. Ils ont condamné la façon dont on gardait les approvisionnements, mais ils ne se sont jamais donné la peine d'aller dans un magasin, ou de demander à l'un des officiers de cette branche du service de leur expliquer les méthodes en usage. Ils condamnent pareillement le corps des payeurs et le payeur en chef, mais ils n'ont jamais demandé à aucun de ces officiers de se présenter devant eux et ils ne sont jamais allés les voir. Voilà le genre de justice qu'on témoigne au département de la Milice.

En ce qui concerne la déposition de l'auditeur général, les questions et réponses suivantes, presque à la fin de cette déposition, ne laissent pas que d'être significatives.

Je désirerais que le comité prenne note de cela. L'auditeur général fut interrogé au sujet du corps des officiers payeurs, et voici la finale de sa déposition.

Question par le président.—Je voulais que l'auditeur général nous explique ce système, afin que son absurdité pût nous être démontrée. Maintenant, dites-moi, monsieur Fraser, savez-vous comment fonctionne le service des officiers payeurs?

Réponse.—Non, je ne le sais pas encore. Dans quelque temps, j'en saurai sans doute plus long.

Et cependant c'est la déposition sur laquelle on s'est appuyé pour condamner le département de la Milice et ses officiers. Je ne crois pas que les annales d'aucun parlement fassent foi d'un semblable déni de justice. Le général Lake parle au long des fonctions spéciales aux corps des officiers payeurs, mais il est bien inutile que j'en entretienne le comité. Mais, sur ce sujet de paie, voici quelque chose d'intéressant qui va me servir à jeter un peu de vie dans cette discussion.

M. Fyshe, l'un des commissaires et un exbanquier, avait posé plusieurs questions, et il était à interroger M. Boville, sous-ministre des Finances :

D. Monsieur Boville, vous n'étiez pas ici quand M. Fraser nous exposait l'absurdité de la réintroduction de la branche des payeurs dans le département de la Milice; et, bien entendu, cette affaire n'y est pas étrangère.

On voulait parler d'un faux en écritures, pour un chèque mentionné dans la disposition précédente. Je n'ai pas à revenir là-dessus.

Ne serait-ce pas simplifier les choses, si le ministère des Finances faisait les paiements pour chaque département?

Non seulement ne voulaient-il pas d'un corps de payeurs pour la milice, mais il voulait abolir les payeurs dans tout le service et faire faire tous les paiements par mon honorable ami le ministre des Finances. Je désire attirer l'attention sur tout cela. La réponse fut comme suit :

En théorie, et en manière de proposition académique, oui. Mais nos affaires sont tellement énormes et distribuées sur une telle étendue de territoire que cela ne serait pas praticable.

Alors, le président vient à son secours. Il demanda à M. Fyshe s'il savait combien de chèques étaient écris en une année. M.

Fyshe répondit qu'il n'en avait aucune idée. Le président interrogeait évidemment son collègue. L'interrogation se poursuit :

Le président.—Quelque chose comme 700,000 de toute dénomination. Votre idée est que le ministère des Finances devrait être le payeur de tous les services administratifs?

M. Fyshe.—Il devrait prendre charge de toute l'affaire et de chaque paiement, depuis 5 cts jusqu'à $5,000. Naturellement, chaque département verrait à ses propres dépenses et se porterait garant des paiements; mais le département des Finances ou le bureau de l'auditeur général devrait faire les paiements. Et d'ailleurs, est-ce que tous les paiements ne passent pas par leur filière?

Le président.—La théorie régissant le département des Finances, c'est qu'il a charge des finances du pays.

M. Fyshe.—Eh bien, qu'il fasse aussi les paiements.

Le président.—Vous allouerez bien une certaine latitude aux départements pour la menue monnaie courante. Le département des Finances et le bureau de l'auditeur général sont actuellement chargés des paiements les plus considérables. S'il fallait qu'ils fussent obligés de faire tous les paiements, ainsi que vous le demandez, il faudrait probablement pour cela un personnel de 1,000 employés.

Voilà comment un des commissaires voulait s'y prendre pour économiser. Son collègue lui fit remarquer que, pour cela, il faudrait un personnel de 1,000 employés. Cependant, dans tout le service, je ne crois pas qu'il y ait plus d'une centaine d'employés pour les paiements. Je continue à citer le rapport :

M. Fyshe.—Vous ne feriez que concentrer le personnel dans un département, au lieu de l'éparpiller un peu partout?—R. A part cela, le système de crédit que nous avons établi facilite beaucoup la conduite des affaires administratives aux points éloignés. Supposons que tous les paiements soient concentrés ici à Ottawa, ce seraient des réclamations continuelles au sujet des retards.

Q. Pas nécessairement, si les feuilles de paye ou comptes ont été vérifiés et adressés comme ils doivent l'être. Ce n'est qu'une question de rédaction et d'envoi de chèque?—R. Et cela représenterait pour la Colombie-Britannique, un retard de deux semaines.

Q. Eh bien, on pourrait ici faire une exception?—R. Puis, pour l'île du Prince-Edouard, cela représenterait un retard de neuf jours.

M. Bazin.—Q. Et en hiver, quel serait le délai?—R. En hiver, cela pourrait représenter un délai de plusieurs semaines.

Vous imaginez-vous qu'on puisse venir sérieusement nous demander de faire payer des millions, pour les différents départements, par le ministère des Finances ? En faut-il plus, vraiment, pour démontrer que cet homme n'était pas de taille à traiter une question de ce genre ?

Il y a encore autre chose dont je désirerais vous parler. Dans les critiques qu'on a faites au sujet du département de la Milice, vous remarquerez qu'il est souvent question des émoluments élevés des officiers. Il est vraiment étrange qu'on trouve à redire parce qu'il y a, à la Milice, des traitements de $2,800, $3,200 et même $4,000, alors qu'on exprime l'avis que les traitements du service civil, en général, ne sont pas assez élevés. Et il importe aussi de remarquer que, dans le présent bill du service civil, les traitements sont augmentés aux chiffres que nous venons d'indiquer, de sorte que, après tout, il n'y a pas tant lieu de jeter les hauts cris. Mais il est étrange que, d'une part, la commission blâme le département de la Milice de payer des traitements élevés, alors que, d'autre part, il blâme le Gouvernement parce qu'il ne paie pas les membres du service civil assez cher.

Un peu plus loin, on parle de la milice comme d'un département où les officiers sont non seulement payés trop cher, mais dont les femmes et les enfants reçoivent des pensions. C'est là l'une des accusations portées contre le département de la Milice, et cependant à la fin de ce rapport on nous soumet un bill dans lequel on propose que tout le service civil, y compris les femmes et les enfants, reçoive le bénéfice d'une pension. A un endroit du rapport, le département de la Milice est blâmé parce qu'il y a là des pensions, et à un autre endroit on blâme le Gouvernement de ne pas avoir une loi des pensions. Précisément ici, j'aimerais à faire remarquer que chaque officier de la troupe permanente et de l'état-major contribue dans la proportion de 5 p. 100 de sa solde, à la matière et au maintien d'un fonds de pension ; alors que le bill présenté par ces messieurs pour l'avantage du personnel ne propose qu'une taxe de 4 p. 100, de sorte que le service de la milice paie actuellement 5 p. 100 alors qu'ils proposent 4 p. 100 pour le personnel—un arrangement bien plus favorable.

Je vois qu'à l'enquête les commissaires sont sortis de la voie qu'ils s'étaient tracée pour introduire quelque chose de très étranger à l'enquête, et pour le seul motif de pouvoir décocher quelques traits au département de la Milice. Des questions furent posées touchant la mise à la retraite d'un employé du département, M. Aumond, qui a obtenu sa retraite il y a un an ou deux avec une allocation de $1,321.25, et qui a cet argent pour le reste de sa vie à ne rien faire. Et au cours de l'interrogatoire, le président demanda :

Q. Il a servi quarante ans?—R. Oui.

Q. Cet homme n'a jamais eu de mauvaises habitudes?—R. Non, jamais.

Q. Quel est son nom?—R. Aumond.

Q. Il s'est très bien acquitté de ses devoirs?—R. Très bien.

Q. Il fut un fonctionnaire modèle?—R. Le département n'aurait pas pu trouver mieux.

Q. Et cependant cet homme, après plus de quarante ans de service, fut congédié sans plus de cérémonie.

M. Fyshe.—Je dis que cela est brutal.

Voilà un homme congédié avec près de $1,350 par année, et qui n'a rien à faire. Mais à qui donc est destinée cette loi des retraites ? Que pouvais-je faire de plus ? Cet homme avait quarante ans de service. Il avait déjà été question depuis plusieurs années de le mettre à la retraite. Il ne nous était plus d'aucune utilité, et il était préférable qu'il quittât le service. Nous le laissons partir. Alors, on essaie de prouver qu'il fut forcé de vendre sa maison. Je ne connais rien de cela, mais je suis allé aux renseignements—c'est une honte qu'on ait introduit cela dans un rapport de ce genre —et on m'a dit que M. Aumond avait pris une maison plus petite parce que sa famille n'était plus aussi nombreuse, qu'il était déménagé parce que cela faisait mieux son affaire, et je crois aussi qu'il a déjà reçu depuis quelques faveurs du département, sous forme de travail à faire. Mais, venir nous dire qu'il est brutal de mettre un homme à la retraite avec $1,350 pour le reste de sa vie est bien la chose la plus extraordinaire qu'un commissaire pouvait avoir l'audace de formuler.

J'aimerais à parler d'une autre chose. Il s'est trouvé qu'au département de la Milice était un officier, le lieutenant-colonel Guy, qui était, je crois, sergent quand il est arrivé au Canada il y a quarante-cinq ou cinquante ans. Après avoir servi dans la guerre de Crimée, il vint à Halifax et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse l'employa avant la confédération. Quelque temps après, il arriva à Ottawa. Il servit dans la campagne de la révolte du Nord-Ouest. Cet officier fut envoyé à Halifax parce qu'il avait déjà eu beaucoup d'expérience comme payeur des troupes, et quand nous prîmes à nos charges Halifax et Esquimalt, il fut envoyé d'ici à Halifax par le comptable et payeur général comme étant le meilleur homme que nous avions pour cela, car c'était un ancien officier de l'armée impériale, qui avait déjà été payeur lors de la révolte du Nord-Ouest, et qui avait eu des années et des années d'expérience. Nous n'avions personne dans le service qui fût aussi compétent que le colonel Guy pour cela. Alors, il fut envoyé là. Les commissaires sont sortis de leur voie quand ils sont venus nous dire, dans ce rapport, que cet homme était trop vieux pour travailler, et que nous ne l'avions envoyé à Halifax qu'afin d'être à même de pouvoir lui verser une bonne pension de retraite. Tout cela est imprimé à la page 747. Je crois qu'il est tout aussi bien que nous ne cherchions pas plus longtemps à cacher que ces commissaires étaient mus par une extrême malveillance en rédigeant leur rapport, malveillance qui s'était amassée dans le temps que le président de la commission remplissait les positions de sous-ministre des Finances. Je n'hésite pas à dire qu'il avait alors pris tout spécialement en grippe ce pauvre Guy ; et, aussi vrai que je suis ici en ce moment, je crois que ce rapport malicieux sur le compte d'un honnête homme qui a servi fidèlement son pays durant soixante ans et qui est maintenant décédé, était rédigé simplement afin qu'il pût donner cours à une disposition malveillante.

D. Savez-vous que le payeur envoyé à Halifax était un vieil officier usé qui mourut quelques mois après son arrivée?

M. SAM. HUGHES : Qui pose cette question?

Sir FREDERICK BORDEN : L'ancien sous-ministre des Finances, président de la commission. C'est le général Lake qui dépose.

R. Oui. Je sais qu'il mourut, mais il n'était pas usé quand il fut nommé, bien qu'avancé en âge. Il possédait des aptitudes spéciales et j'ai approuvé sa nomination.

D. Un des effets de l'envoi de cet officier comme payeur à Halifax n'a-t-il pas été qu'il devint membre de la branche militaire du département et passa de l'administration civile à l'adminitration militaire?—R. Je ne sais pas; je ne le crois pas. Le corps des officiers payeurs n'était pas encore créé.

D. Quand il partit...

Voici une assertion au lieu d'une interrogation.

...il cessa d'être fonctionnaire dans la branche civile et devint officier dans la branche militaire avec droit de participation au fonds de retraite?—R. C'est un détail que j'apprends.

D. Et sa veuve continue à retirer la pension?—R. Il n'a pas laissé de veuve.

En effet, sa femme mourut avant lui. Ceci montre la détermination de la commission de monter un scandale. Le président continue :

D. Dans tous les cas, ce vieil officier usé dans le service fut envoyé à Halifax, l'endroit le plus important, pour inaugurer un nouveau système?—R. On me dit qu'il était le seul homme compétent en disponibilité.*

Voici une note ajoutée par le général Lake.

* Les détails de cette affaire sont les suivants: Les troupes anglaises à Halifax devaient être payés par le gouvernement canadien au prix et d'après les règlements des troupes impériales. Plutôt que de confier cette position à un fonctionnaire civil sans expérience nous avons cru devoir envoyer le lieutenant colonel Guy qui avait été payeur dans l'armée impériale et qui connaissait le fonctionnement du système.

Maintenant, monsieur le président, j'appelle votre attention et celle du comité sur une note annexée par le président de la commission et que je vais lire :

Je crois de mon devoir d'annexer à la déposition un énoncé des faits sur lesquels sont basés les questions relatives à l'officier payeur à Halifax.

En 1902, lorsque je fus nommé pour faire partie de la commission instituée pour exa-

miner les faux commis par Martineau, je m'aperçus en vérifiant les opérations du comptable du département de la Milice, qu'un des fonctionnaires de cette branche (le lieutenant-colonel Guy) paraissait très accablé et incapable de travailler.

Je proposai qu'on le mît à sa pension, mais on me fit réponse que sa pension serait bien maigre, vu le nombre restreint de ses années de service, et que ce serait manquer de générosité à ce moment de le mettre à la retraite. A ma grande surprise, dès que fut inauguré le service des payeurs, le lieutenant-colonel Guy fût nommé officier payeur à Halifax. C'était le 1er juillet 1905. Le lieutenant-colonel Guy vit son traitement porté de $1,650 à $2,400 par année et fut, de plus, placé sous le régime de la loi des pensions militaires. Il dut dès le commencement se procurer de l'aide et se fit aider par un employé du bureau de poste d'Halifax...

Ce qui est faux...

Comme cet employé ne pouvait pas exiger deux traitements, il fut avant peu nommé aide-officier payeur et certifiait les bordereaux. Un an après qu'il fut envoyé à Halifax, et dès que la loi des pensions militaires le permit, le lieutenant-colonel Guy fut mis à la retraite. S'il fut resté à Ottawa, il n'aurait reçu que $650 environ par année après sa mise à la retraite sous le régime de la loi des pensions civiles.

Est-ce que c'eût été inhumain ? D'après le président de la commission, j'aurais maltraité un certain autre officier que je mis à la retraite avec une pension de $1,350, mais il s'en prend à la mémoire d'un homme qui est dans la tombe, parce qu'il n'a pas été mis à la retraite avec une misérable pension de $650 par année, le montant maximum qu'il voulait lui allouer.

...mais on lui ajouta quatorze années de service et il fut mis à la retraite avec une pension de $1,450 par année.

Il a reçu $100 par année de plus que l'autre homme que j'ai inhumainement traité.

Le lieutenant-colonel Guy mourut un an environ après sa mise à la retraite, sa femme l'ayant précédé au tombeau de quelque temps seulement. Tels sont les faits et je suis sûr que le général Lake ne connaissait pas les détails quand le lieutenant-colonel Guy fut envoyé à Halifax.

J. M. COURTNEY.

Voyons ce que dit le général Lake à ce sujet :

Rapport de la commission du service civil pages 747 et 748 des dépositions.

Au sujet du lieutenant-colonel Guy.

La note au bas de la page signée par M. J. M. Courtney ne donne pas exactement tous les faits.

Le lieutenant-colonel Guy était un des commis les plus capables, les plus assidus et les plus consciencieux du service, et à venir jusqu'à quelques mois avant d'être mis à la retraite, il avait été en état de faire et avait effectivement fait beaucoup de travail tous les jours, comme le montrent les cahiers du département. Ses fonctions de commis consistaient à examiner la plus grande partie des réclamations de solde qui arrivaient au département, à en faire un résumé en double et à les préparer pour un règlement. C'était un travail qu'il a toujours exécuté correctement et qu'une personne affaissée n'aurait pas pu faire.

Lorsque le Gouvernement prit possession de l'arsenal d'Halifax, il devint nécessaire d'y envoyer pour la garnison un officier payeur qui connut parfaitement son affaire. Le département jugea le lieutenant-colonel Guy tout particulièrement qualifié tant par sa longue expérience que par sa connaissance du système de comptabilité du département. Il avait servi pendant cinquante ans sous les deux administrations comme suit:

Il entra dans l'armée anglaise à la fin de la guerre de Crimée, et fut envoyé en Crimée avec les dernières recrues; il resta dans l'armée jusqu'à l'affaire de la Trent, alors qu'il fut envoyé à Halifax comme sergent-major avec les troupes. Il fut licencié à Halifax et aussitôt nommé à un emploi en 1864, celui de premier commis dans le bureau de l'adjudant général de la milice de la Nouvelle-Ecosse à Halifax.

J'ai fait bien des périodes annuelles avec lui.

Il garda cette position jusqu'en 1869, lorsqu'il fut nommé surintendant des magasins militaires, à Halifax sous le régime fédéral, avec grade de capitaine; il quitta le service en 1884, mais quand la révolte du Nord-Ouest se déclara en 1885, il fut nommé payeur des troupes en service actif.

Le Parlement sut apprécier ses services après la suppression de la révolte en lui votant $1,000.

Après la révolte, il fit partie de la commission pour prononcer sur les réclamations dans le Nord-Ouest, puis en 1889 fut employé dans le service intérieur à Ottawa, jusqu'en 1905 quand il passa à Halifax en qualité d'officier payeur. Après avoir bien établi les services dans le bureau du paie-maître, il demanda et obtint sa retraite.

Il l'avait certainement méritée.

L'on voit qu'il avait près de cinquante ans de service, la seule interruption étant entre 1884 et 1885, et de ces cinquante ans près de quarante avaient été consacrés au service des gouvernements du Canada et de la Nouvelle-Ecosse.

Par conséquent, il est difficile de dire où est l'iniquité d'avoir apprécié les services du lieutenant-colonel Guy en le nommant officier payeur à Halifax, après cinquante ans environ passés à l'emploi des gouvernements. L'injustice, s'il en est, serait plutôt, il me semble, d'avoir tant retardé à apprécier ses services.

M. Courtney fait voir que s'il eût été mis à la retraite comme employé civil, sa pension n'aurait été que $600 par année. Quelle magnifique récompense pour un homme qui a consacré près de cinquante ans de sa vie au service de son pays!

Sir FREDERICK BORDEN.

Rien d'inhumain à cela.

Maintenant, voici la vérité au sujet de " l'employé du bureau de poste d'Halifax " qui, a allégué M. Courtney, fut engagé pour aider le colonel Guy.

Le major Sircom était un officier de la milice; il était aussi employé au bureau de poste d'Halifax en qualité de sous-inspecteur.

Avant la nomination du lieutenant-colonel Guy à Halifax, le major Sircom avait demandé l'emploi d'officier-payeur. Cette demande fut reçue avec faveur; mais le département lui fit réponse que vu son inexpérience dans le travail d'un payeur, il serait obligé d'accepter, pour commencer, l'emploi d'aide-officier payeur. Notre intention était de le nommer en même temps que le lieutenant-colonel Guy; mais il se produisit des délais et la nomination du major Sircom ne fut annoncée que plusieurs mois plus tard à l'officiel. La déclaration que le lieutenant-colonel Guy avait été obligé de prendre un employé du bureau de poste pour l'aider était destinée à faire croire qu'il était incapable dès son arrivée de remplir ses fonctions, ce qui est absolument inexact. Naturellement il dut avoir quelqu'un au bureau pour l'aider, car le travail était trop onéreux pour un homme seul. Son prédécesseur, le payeur de l'armée, avait un adjoint et un personnel de sept commis. Le lieutenant-colonel Guy n'avait que trois commis et son travail était plus considérable que celui du payeur de l'armée, car en sus de la garnison, le lieutenant-colonel Guy avait à voir à toute la milice des trois provinces maritimes.

Nul doute que le lieutenant-colonel Guy n'était pas aussi vigoureux pendant les derniers six mois de son service que dans les premières années de sa vie, mais il est inexact de dire qu'il était incapable, au moment de sa nomination, de s'acquitter de ses fonctions.

J. W. BORDEN,
Comptable et payeur général.

Les lignes suivantes, écrites par le général Lake, dont je connais très bien l'écriture, sont ajoutées à cette note.

J'abonde entièrement dans le sens des lignes qui précèdent. J'ai vu le lieutenant-colonel Guy à la veille même de son départ pour Halifax, et la condition dans laquelle prétend l'avoir trouvé M. Courtney ne peut certainement pas s'appliquer à son état quand je l'ai vu.

P. LAKE,
Chef d'état-major général.

Je laisse au comité de dire, s'il est capable, quel bon motif a pu déterminer M. Courtney à qualifier d'"inhumain" la conduite du département de la Milice en mettant à la retraite, avec une pension de $1,350 par année, un fonctionnaire ayant quarante ans de service, et à affirmer que le département a en réalité filouté le pays en persistant à ne pas vouloir mettre à la retraite avec $600 de pension par an, un vieil officier de cinquante ans de service, pour lui accorder ensuite une retraite de $1,450 par année ? C'est une énigme que je ne puis résoudre.

Je félicite mon sous-ministre qui a mérité tant de sympathies de la part de la commission parce que son traitement n'est que $3,500 par année, tandis que ses collègues du conseil militaire touchent $4,000 par année ; je le félicite, car si le projet de loi du service civil est ratifié par le Sénat et sanctionné par Son Excellence le Gouverneur général il recevra $1,000 de plus par an que les membres du conseil. Je ne crois pas que ces derniers le jalousent. Je ne crois pas non plus la déclaration de la commission d'enquête d'après laquelle mon sous-ministre le colonel Fiset est très offusqué de ce que son traitement est un peu moins élevé que celui des membres du conseil.

Je n'ai plus maintenant qu'un exemple, un seul, et pas plus, à vous donner de l'extrême franchise de ces, comment dirai-je ? de ces extraordinaires critiques militaires. La déclaration suivante figure dans le rapport :

Vos commissaires ont remarqué que l'on a maintenu comme étant de la plus grande importance que les dépenses de la milice au Canada doivent augmenter en proportion des recettes du pays, et que du jour où celles-ci auraient atteint $100,000,000 par année, les dépenses devraient être dans la même proportion à 13 millions que 13 millions sont à un million, cette proportion étant celle qui existait à la confédération. Il faudrait donc dire qu'avec un budget de recettes de $100,000,000, le budget de dépenses de la milice devrait être de $8,000,000.

Vos commissaires ne voient pas comment ce calcul peut s'adapter à la multiciplicité des causes adverses qui peuvent surgir, tel que les mauvaises récoltes, la rareté du numéraire, etc. Il semble que les dépenses de la milice devraient être réduites proportionnellement aux recettes. Dans l'opinion de vos commissaires, le meilleur moyen serait d'augmenter les dépenses en raison de l'augmentation de la population et de les fixer à tant par tête.

Or, il advint qu'en l'an de grâce 1905, je fus invité à écrire un article au " United Service Magazine ", sur la milice canadienne. Le président de la commission demanda au général Lake si quelqu'un n'avait pas contribué un article à une magazine quelconque. Je ne sais pas si le général l'avait lu ; il n'a certainement pas compris où portait la question. Voici entre autres ce que je détache de cet article ;

Lors de la confédération, les recettes du Canada étaient de $13,000,000 et les dépenses de la milice, un million, ou un treizième du total. Les recettes du pays dépasseront probablement $70,000,000 cette année. On observera donc que nous avons excédé la proportion de 1 à 13. Il ne faut pas croire que cette proportion doit être maintenue indéfiniment, mais il semble probable que pour conserver sa pleine valeur, la milice du Canada doit coûter annuellement environ $8,000,000, montant toutefois que nous n'avons pas besoin d'atteindre tant que les recettes du pays ne seront pas de $100,000,000. Il semble probable que nous n'aurons pas à porter la proportion de 1 à 13 au delà de ce dernier montant.

J'ai fait ensuite la même déclaration à la Chambre dans le langage suivant :

En 1867, alors que les revenus de l'Etat étaient de $13,000,000, nous avons débuté avec un budget de dépenses d'un million pour la milice, soit un treizième des recettes générales du pays. Aujourd'hui, nous dépensons $5 500,000 par année pour la milice, ce qui n'excède pas encore cette proportion. Je n'entends pas dire qu'il est raisonnable d'établir en principe que la milice ayant commencé à dépenser un treizième de toutes les recettes du pays doive continuer dans cette proportion, mais je crois que nous devons continuer ainsi tant que nous n'aurons pas créé une troupe capable de défendre effectivement le Canada. Que ce soit $6,000,000 ou plus je ne saurais le dire, mais je ne pense pas que ce soit beaucoup au delà de ce montant. Je ne crois pas que le département de la milice dépense plus qu'un treizième des recettes générales. J'espère qu'avant que les revenus de l'Etat aient atteint le total de $100,000,000, dont un treizième égale $8,000,000, nous aurons atteint le maximum des dépenses du département de la Milice.

Je cite ces textes parce que l'on paraît vouloir absolument fausser ma pensée. Comme tout le monde peut s'en rendre compte, le montant d'argent à dépenser pour les fins de la milice est le montant voulu pour assurer la puissance de la troupe canadienne, que la population soit de 5,000,000 ou de 10,000,000. D'après la ridicule proposition de la commission, si nous avions une population de 50,000,000 et que nous fixions l'impôt à $1 par tête, beaucoup plus qu'il ne l'est, il faudrait nécessairement dépenser $50,000,000 par année pour la milice, que nous en ayons besoin ou non. A la page 9 de sa note le général Lake fait voir l'absurdité de cette proposition :

Les commissaires disent que " l'on a soutenu comme étant de la plus grave importance que les dépenses de la milice au Canada doivent augmenter en proportion des recettes ", et consacrent quelque espace à commenter adversement cette théorie. Ils ne disent pas où l'opinion à laquelle ils font allusion a été émise, de sorte qu'il est impossible de vérifier leur déclaration.

Il est plus important, peut-être, de savoir pourquoi ils ont fait cette allusion. C'est, apparemment, afin de proposer comme arrangement préférable " d'augmenter les dépenses (de la milice) en raison de l'augmentation de la population et de les fixer à tant par tête ".

Si cette proposition comporte un sens, c'est bien en apparence que les besoins de la milice du pays n'intéressent pas la question. Quelles que soient la grandeur et l'éminence du danger, les dépenses ne doivent augmenter qu'en proportion de la population; que le danger augmente ou disparaisse complètement, les dépenses doivent augmenter parce que la population augmente. Leur raisonnement comporte peut-être quelque doctrine économique, mais guère de sens commun. Le seul plan logique est d'envisager les dépenses de la milice comme une prime d'assurance contre le danger national, le montant de ces dépenses étant déterminé par la grandeur et l'éminence du danger, et par le degré d'assurance que le pays peut et veut se donner.

J'aurais l'intention dans ma justification du département de la Milice contre les attaques injurieuses autant qu'extraordinaires et injustiables de la commission, de traiter plusieurs autres questions qu'elle a soulevé, mais je n'en ai pas le temps. J'aimerais cependant à consigner au hansard deux tableaux qu'on trouvera à la fin du mémoire du général Lake, annexe D et annexe E.

Ces tableaux donnent une idée de la puissance actuelle de la milice que la commission a dénoncée comme étant sur un pied d'infériorité à la milice il y a quinze ans. Comme on le sait, la milice a un triple but : le maintien du pouvoir civil à l'intérieur, la résistance à toute attaque du dehors, et secourir la mère patrie en cas de nécessité ou quand le Parlement du Canada le juge à propos. La milice canadienne a rendu de grands services au pays. C'est une très ancienne institution qui a accompli fidèlement sa tâche. Une différence essentielle entre la milice d'aujourd'hui et celle d'avant 1895-1896 est qu'autrefois, en cas de guerre au Canada, ce sont les troupes impériales qui devaient prendre l'initiative. Nous n'avions pas l'organisation voulue, notre troupe n'était pas complète en soi, mais aujourd'hui le Canada est en mesure de mettre sur un pied de guerre un nombre considérable de soldats, de prendre lui-même l'offensive et probablement de la soutenir avec succès jusqu'à l'arrivée des secours de la mère patrie si c'était nécessaire.

Maintenant, il me semble que ceux qui prennent intérêt, un intérêt moins borné, à notre avenir, et sont imbus du sentiment de la reconnaissance et du devoir envers l'empire, doivent être fiers que nous ne sommes plus dans cette position d'absolue dépendance de la mère patrie dans laquelle nous sommes restés jusqu'à ces dernières années. Ceux d'entre nous—je ne pense pas qu'ils sont nombreux à portée de ma voix en ce moment—qui croient que nous devons participer aux dépenses de la marine anglaise, doivent se sentir heureux en pensant que si nous ne possédons pas une flotte, nous avons au moins le noyau d'une armée, ayant tous ses services complets et très en état de prêter main-forte à la mère patrie en cas de nécessité. C'est à nous de décider de notre participation, mais c'est une grande chose d'avoir ce pouvoir.

J'aimerais à citer une ou deux phrases du discours de sir Alexander Galt, lorsqu'il était ministre des Finances du Canada dans le mois de juin 1866, avant la confédération. Voici les paroles mémorables qu'il prononça et qui s'appliquent autant aujourd'hui qu'alors.

Nous devons tous être imbus de l'idée que le pays trouvera sa sécurité dans sa propre

TABLEAU D.

TABLEAU indiquant l'effectif des compagnies de la milice canadienne en 1895-96, 1903-1904 et 1908-1909, respectivement.

CORPS.	EFFECTIFS, 1895-6.		EFFECTIFS, 1903-4.		EFFECTIFS, 1908-09.		Remarques.
	Nombre d'escadrons, batteries et compagnies.	Nombre total.	Nombre d'escadrons, batteries et compagnies.	Nombre total.	Nombre d'escadrons, batteries et compagnies.	Nombre total.	
Force permanente. (1er renvoi)—							
Dragons royaux canadiens—escadrons	2	132	2	109	2	260	Effectifs pour lesquels un crédit est inscrit au budget 1908-09. (Renvoi.)
Carabiniers " montés—escadrons	Aucun.	.....	1	60	1	120	
Artillerie royale canadienne—							
Batteries attelées ou de campagne	1½	173	2	258	2	315	
Batteries de grosse artillerie	Aucun.	.....	Nul.	.....	1	165	
Compagnies de garnison	2	171	2	225	4	629	
Ingénieurs royaux canadiens—compagnies de garnison	Aucun.	.....	Détachements.	132	2	300	
Compagnies du régiment royal canadien	4	324	5 nts.	407	10	1,079	
Intendance permanente générale	Aucun.	.....	Détacheme	6	Détachements.	120	
Service de santé permanent	"	.....	Nul,	36	"	100	
Corps de l'artillerie canadienne	"	.....	Détachements.	104	"	214	
Corps du paie-maître	"	.....	Nul.	.....	"	34	
Commis de l'état-major	"	.....	"	.....	"	35	
		800		1,337		3,311	
Milice active—							
Cavalerie ou carabiniers à cheval—escadrons	44	2,115	62	5,106	101	8,232	
Batterie de campagne	17	1,345	17	2,013	25	2,712	
Grosse artillerie—batteries	Aucun.	.....	4	478	14	1,675	
Artillerie de garnison—compagnies	32	2,462	28	1,868	10	1,241	
Compagnies d'ingénieurs de campagne	2	151	4	768	5	762	
Corps de guides	Aucun.	.....	Détachements.	36	Détachements.	107	
Compagnies d'infanterie	615	28,962	654	34,257	710	36,849	
Intendance canadienne générale—compagnies	Aucun.	.....	8	848	12	1,281	
Service de santé canadien—Serv. d'embulance de campagne	"	.....	8 F.Hos., 9 B.C	705	18	1,460	
Corps de signaleurs	"	.....	Détachements.	7	Détachements.	88	
Totaux	.....	35,835	.....	47,423	.....	57,718	
Nombre de chevaux	2,872		7,892		11,798		
" d'hommes dressés (2e renvoi)	19,000		32,000		46,000 *		Approximativem't.

1er renvoi.—Le parlement autorisa, en 1905, l'augmentation de l'effectif des corps permanents au maximum de 5,000 hommes, au fur et à mesure que le besoin s'en ferait sentir, afin de pourvoir les garnisons d'Halifax et d'Esquimaux, et pour permettre d'organiser des corps supplémentaires dans un but d'instruction selon les progrès de la milice active. Jusqu'à présent l'organisation d'un total de 3,311 hommes de tout rang a été autorisée.

2e renvoi.—Les corps permanents ont été inclus dans chaque cas dans le nombre d'hommes disciplinés.

3e renvoi.—Tous les corps de la milice prévus parmi les effectifs autorisés pend. l'exercice fiscal ont été indiqués dans chaque cas. L'organisation de quelques corps, bien qu'autorisés au cours de chac. des 2 premiers exercices, n'a pas eu lieu dans cet exercice même, et la même chose peut probablem. se produire au cours du prés. exercice.

4e renvoi.—De la différence en nombre entre l'organisation des corps de la force permanente en 1903-1904 et en 1908-1909, la prise de possession des garnisons d'Halifax et Esquimaux représente 565 d'artillerie, 150 du génie, 745 d'infanterie et 150 du corps départemental, au total 1,610.

TABLEAU E.

TABLEAU comparatif indiquant l'arrangement et l'équipement de la milice, des corps de cadet et des associations pendant les exercices 1895-1896, 1903-1904 et 1908-1909.

Sujets.	1895–1896.	1903–1904.	1908–1909.
Artillerie de campagne légère	80 canons de 9lb. chargeant par la bouche 36 " 12 " culasse (sous commande).	90 canons de 12 lb. charg. par la culasse. 8 canons Howitzer, de 5 pcs, chargeant par la culasse.	90 de 12 lb. chargeant par la culasse. 12 de 15 lb. " " 36 de 18 lb. à tir rapide. 8 de 5 pcs Howitzer, chargeant par la culasse.
Grosses pièces de campagne	7 Armstrong de 40 lb	17 Armstrong de 40 lb. (vieux modèle).. 4 4-7" à tir rapide	16 de 4-7" à tir rapide. 12 de 60 lb. (livraison en 1908).
Fusils et carabines	40,000 Sniders (vieux modèle) 5,000 Martini-Henry 2,000 Lee et Martini Metford 42,000 Lee-Enfield (sous commande)	39,000 Lee-Enfield et Lee-Metford 1000 Martini-Metford	39,000 Lee-Enfield et Lee-Metford. 1,000 Martini-Metford. 42,000 Ross.
Canons Maxim, calibre ·303	15	18	20 et 8 pom-poms.
Munitions d'artillerie de campagne	Envir. 300 rond. par canons de 9lb. et 40 lb 400 pr canons de 12 lb (sous commande).	Environ 400 rondes par canons " 130 " Howitzer	Environ 500 rondes par canons pour tous les canons
Munitions d'infanterie	Environ 200 rondes par Snider " 350 " fusil .303"	" 350 " fusil	Au-delà de 400 rondes par fusil.
Armement de forteresse (Canons chargeant par la culasse seulement)	8 de 7" à fermeture (vieux modèle) 8 de 12 lb. à tir rapide (sous commande). 8 de 6 lb. " "	1 de 6" ch. par la culasse (pour exercices). 2 de 6" Howitzer " 4 de 12 lb. à tir rapide 8 de 6 lb. "	Halifax et Esquimaux sont complètement armés, Québec en partie. Il n'est pas prudent de révéler les détails de ces armements.
Munitions pour artillerie de forteresse.	Environ 250 rondes par canons de 7 pcs. Au complet selon l'échelle pour les plus petits canons (sous commande) comme ci-dessus.	Virtuellement au complet pour les canons à tir rapide ci-dessus d'après l'échelle impériale.	Au complet pour les canons ci-dessus.
Equipement de camp	Suffisant pour environ 15,000 hommes	Suffisant pour 3,000 hommes environ Equipement Oliver	Suffisant pour 45,000 hommes environ. Equipement Oliver complet pour tous les corps autorisés.
" personnel des hommes	Havresacs (démodés) en partie distribués seulement.	Virtuellement complets	Complets pour tous les corps autorisés.
Harnachement et sellerie	Incomplets, 30 ans d'usure en partie	En fabrication	" 4 compagnies de campagne.
Equipement des ingénieurs	Aucun	" pour 8 compagnies	" tous les corps existants.
" de l'intendance	Aucun	En fabrication avancée pour les brancardiers et l'infirmerie de campagne.	" l'infirmerie de camp.
" de service de santé	Presque nul	En fabrication assez avancée	Presque complet pour l'équip. régiment. de santé.
" des signaleurs		Commencée	Complet pour tous les corps existants.
Réserve de transport (enregistré.)	Aucun		800 fourgons, 1,600 chevaux.
Corps de cadets	Peu—pas de détails positifs	104—Environ 5,000 membres.	152—Environ 8,000 membres.
Associations de tir	42	93 militaires, 257 civiles, 28,000 membres.	130 militaires, 371 civiles, 38,000 membres.

puissance, et non pas dans l'indulgence d'un autre ou dans l'accomplissement d'un devoir par un autre, mais dans sa propre habileté à maintenir son indépendance et sa sécurité.

Voici des sentiments, j'en suis sûr, que tout membre de ce comité, tout représentant en cette assemblée, tout citoyen du Canada partagera.

Je n'en dirai pas davantage. J'espère avoir réussi à réfuter quelques-unes des accusations injustes qui ont été lancées. J'espère avoir réussi à convaincre le comité que les dépenses de mon département sont justifiables et ne sont en aucune façon le résultat des causes alléguées par la commission, la modification de la loi en 1904 en vertu de laquelle un comité consultatif et un conseil militaire ont été institués. J'espère avoir réussi à prouver au comité que nous pouvons montrer l'équivalent de nos dépenses. Je prétends que nous n'avons pas besoin d'une milice sans valeur. Je préférerais ne pas dépenser un sou pour la milice, je préférerais la supprimer complètement, plutôt que d'avoir une milice pour le nom seulement et par conséquent inutile. On peut se procurer cette milice de parade pour un ou deux millions, mais ce montant est loin de suffire à obtenir les services raisonnablement requis dans un pays comme le nôtre, et pour une population occupant la position responsable que nous occupons comme Canadiens, une position responsable du vaste territoire que nous administrons, et qui forme la colonie la plus importante du grand empire britannique auquel nous sommes si fiers d'appartenir.

Je suis très fier de voir et de savoir que l'argent que nous avons dépensé dans le département a produit d'aussi pratiques résultats, et je crois que bien peu de cet argent, s'il en est, a été dépensé avec imprévoyance. Je défie l'investigation la plus rigoureuse—et nous en avons déjà un échantillon—dans les dépenses du département : nous la désirons. Je crois que nos méthodes d'achat sont aussi honnêtes que dans n'importe quelle administration sous n'importe quel gouvernement, et soutiendront avantageusement la comparaison avec celle de bien des grandes maisons de commerce.

Je remercie le comité pour l'excessive patience dont il a fait montre. Je n'en aurais pas abusé si longtemps si je ne m'étais aperçu par l'indulgence que m'a témoignée la députation qu'elle voulait me donner le privilège d'expliquer au moins mon côté de la question.

M. SPROULE : A cette heure matinale et si tard dans la session ce serait très déplacé si j'allais faire une longue critique du discours de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (sir Frederick Borden). Je dirai ceci cependant : Je suis au Parlement depuis plus d'un quart de siècle, et je n'ai jamais vu, à pareille phase de la session, un ministre du Gouvernement donner une telle exhibition, un ministre à la tête d'un département dont les dépenses sont très lourdes et augmentent rapidement depuis des années. Le ministre a pris deux heures et demie de notre temps, non pas à justifier ses dépenses, non pas à montrer qu'elles ont été sages et raisonnables, qu'elles ont rapporté profit au pays, mais exclusivement à attaquer la commission parlementaire à l'institution de laquelle il a lui-même participé, une commission que j'ai toujours cru, je l'avoue, composée d'hommes capables, d'hommes marquants, d'hommes aux hautes aspirations et de grande science. Elle a fait son travail au meilleur de sa connaissance ; elle a donné au pays et à la Chambre un temps précieux ; et voici que le ministre de la Milice qui a sanctionné par un arrêté la constitution de ces personnes en une commission a consacré deux heures et demie à les injurier et les dénoncer, et aucun temps à justifier les dépenses de son administration.

J'ai ici un résumé des augmentations qui s'accusent dans le département, et comme il se présente sous une forme plus condensée qu'on ne pourrait le faire, je puis raisonnablement le citer. Je l'ai puisé dans la " Gazette ", de Montréal, et se lit ainsi :

En 1896 la milice coûtait $2,193,372, et sur ce chiffre, $1,000,000 représentaient les armes et les uniformes. En 1906, ces dépenses étaient augmentées à $5,664,192 ou 158 p. 100. De ce dernier montant $1,299,875 seulement représentaient les armes, etc. Le reste comprenait les mêmes dépenses que le montant de $1.93.372 dépensé en 1896, les frais d'administration ayant augmenté de 360 p. 100.

La milice est-elle trois fois plus nombreuse et trois fois plus efficace qu'en 1896?

On peut se former une idée de la manière que cette énorme augmentation s'est produite, en comparant ce que coûtait le service aux bureaux de l'état-major à Ottawa pendant ces deux périodes annuelles. En 1896, l'état-major comprenait :

1 major-général commandant	$ 4,000
1 adjudant général	3,200
1 quartier-maître général	3,200
1 inspecteur d'artillerie	2,300
1 sous-adjudant général	1,800
1 aide de camp	1,000
2 commis des magasins militaires	800
Total, 8 fonctionnaires	$16,300

De nos jours, on prétend qu'il faut, pour remplir les mêmes fonctions les fonctionnaires suivants :

1 chef d'état-major général	$ 6,000
1 inspecteur général	6,000
1 maître-général d'artillerie	4,000
1 quartier-maître général	4,000
1 adjudant général	4,000
1 directeur général du service de santé	3,400
1 directeur de l'habillement et de l'équipement	3,200
1 sous-directeur des opérations	2,400
1 sous-adjudant général pour le tir	3,200

1 officier du service des renseignements..	2,165
1 directeur des transports et des approvisionnements..	3,200
1 directeur de l'artillerie..	3,200
1 directeur du service du génie.. ..	3,200
1 sous-adjudant général..	2,800
1 sous-directeur du service des renseignements..	2,400
1 officier d'état-major attaché à l'inspecteur général..	1,200
1 officier d'état-major attaché au service des renseignements..	2,400
3 lieutenants d'état-major..	3,660
1 directeur des opérations et du service d'état-major..	3,200
1 officier du bureau des décorations.	2,600
1 aide au sous-adjudant général pour le tir..	2,000
1 inspecteur de la fabrique d'armes.	2,800
23 fonctionnaires à..	$73,425

Mais ce n'est pas tout. Attachée à cette petite armée d'officiers d'état-major se trouve une autre petite armée de commis d'état-major, une quarantaine en tout, employés apparemment pour faire tout l'ouvrage excepté les savantes tactiques et les revues publiques. Puis encore, l'administration de la branche civile du département accuse une augmentation de dépenses de $10,000 par année. Le résultat est que les traitements payés à Ottawa ont augmenté de $70,000 à $180,000 pendant les années en question.

Le personnel de l'état-major d'Ottawa a augmenté de 9 fonctionnaires gagnant $16,300 par année à 23 fonctionnaires payés $73,425 par année. Je n'ai pas l'intention ce soir de discuter d'autres chefs d'augmentation ; ceux-ci sont un bon échantillon de ce que sont tous les autres, et je suis sûr que le public, principalement la classe agricole, ne sera pas prime à féliciter le ministre quand elle aura appris dans quelles proportions il a augmenté le budget des dépenses de la milice. Je ne nie pas que la milice a fait de grands progrès sous bien des rapports, mais je n'admets pas que nous n'avions pas de milice du tout jusqu'à ces dernières années. Elle existait en 1885, lorsqu'elle étouffa la révolte du Nord-Ouest, et en 1866, lorsqu'elle mit fin aux incursions des Féniens, et en 1871, et en différentes occasions avant ces augmentations énormes des dépenses, nous avions certainement quelque organisation militaire que nous avons bien su trouver.

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'ai pas dit que nous n'en avions pas ou qu'elle n'avait pas été utile. J'ai dit que la milice avait toujours rendu d'excellents services, mais que nous n'avons aucun des départements, aucune des branches qui entrent dans l'organisation d'une armée, et que nous avions toujours défendu des troupes et des officiers impériaux qui se trouvaient par hasard au Canada à ce moment.

M. SPROULE : J'ai compris que le ministre avait dit que nous avions une milice pour la forme seulement.

M. SPROULE.

Sir FREDERICK BORDEN : Non, non.

M. SPROULE : Qui est-ce qui a défendu le pays alors ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'ai pas dit cela. L'honorable député est injuste.

M. SPROULE : Je ne veux être injuste à l'endroit du ministre, mais c'est ainsi que j'ai interprété ses paroles.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

M. SPROULE : J'ai toujours cru que notre milice s'était toujours montrée à la hauteur de la tâche chaque fois que nous avons eu besoin de ses services.

Sir FREDERICK BORDEN : En effet.

M. SPROULE: Les dépenses ont augmenté bien vite et nous n'en recevons par l'équivalant. La session est trop avancée cependant et il est trop tard cette nuit pour faire une analyse détaillée de cette administration, et nous devons nous contenter d'attendre une autre occasion pour faire cette critique. Je dirai toutefois au sujet de la commission qu'un des ministres qui l'ont constituée a mauvaise grâce de perdre deux heures de notre temps à l'injurier, quand elle a fait son devoir si consciencieusement. Le ministre a placé la commission sur la sellette et l'a écharpée de la belle façon.

Stations agronomiques, $130,000.

M. SPROULE : Comme nous aurons des crédits supplémentaires sur chacun de ces sujets, il pourrait être entendu que tout député désireux de discuter quelqu'une de ces questions en ait la liberté.

L'hon. M. FISHER : J'y consens.

M. SAM. HUGHES : Je sais que l'honorable député de Lambton (M. Armstrong) désire porter la parole sur cette question.

LA COMPAGNIE DE FORCE MOTRICE ET LE DEVELOPPEMENT DU DOMINION.

L'hon. M. FIELDING : A cause d'une erreur de copiste, un projet de loi qui a été virtuellement rejeté par le comité relatif aux projets de loi d'intérêt privé a été renvoyé au Sénat, comme s'il avait été adopté par la Chambre. Comme il est inscrit au procès-verbal du Sénat, la Chambre devra adopter une motion priant le Sénat de nous le retourner.

Je propose donc de faire parvenir au Sénat un message le priant de retourner le projet de loi (n° 173) adopté sous la lettre H par le Sénat, constituant en corporation la compagnie de force motrice et de développement du Dominion.

(La motion est adoptée.)

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. SPROULE : Quelle sera la besogne de la Chambre demain ?

L'hon. M. FIELDING : Le feuilleton contient plusieurs projets de loi : la loi concernant le contrôle de l'or et de l'argent, la loi de la marine marchande, et plus tard nous pourrons probablement discuter le bill de l'électricité, puis ensuite les subsides.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à une heure cinq minutes vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 10 juillet 1908.

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

MODIFICATION DU CHAPITRE 38 DES STATUTS DE 1907.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Je demande à présenter un bill (n° 204) pour modifier le chapitre 38 des statuts de 1907 en rappelant un article de ce chapitre. Ce statut contenait un certain nombre de dispositions concernant le dépôt des obligations données en garantie par les chemins de fer. Le Sénat avait inséré dans ce statut une disposition qui fut mise de côté par suite d'un malentendu entre le sous-ministre de la Justice et un avocat d'Ottawa chargé de voir à ce que cette loi fût adoptée. Le sous-ministre accepta un certain nombre d'artices mais il rejeta celui-ci qui, par suite d'un malentendu, fut compris parmi ceux que le Sénat avait adoptés et que la Chambre des communes avait approuvés. Dès qu'on s'aperçut de l'erreur, une couple de jours avant la prorogation, on écrivit à l'avocat qui avait été chargé de voir à ce que cette loi fût adoptée, de vouloir bien prévenir ses clients de l'erreur en question et on lui dit qu'il serait probablement nécessaire d'étudier de nouveau la disposition dont il s'agit ici.

M. LANCASTER : Quel devait être l'effet de cette loi ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Il est difficile de dire quel devait être l'effet de l'article que nous voulons rappeler, sans dire exactement ce qu'en était le texte. Il s'agit de l'enregistrement des obligations des compagnies de chemins de fer et de l'effet de cet enregistrement par rapport aux réclamations des créanciers. Quand viendra la deuxième lecture ou la discussion du bill en comité, je serai heureux d'expliquer aussi parfaitement que possible la nature de la disposition en question.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

PROHIBITION DE L'OPIUM.

L'hon. M. LEMIEUX : Je propose que la Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution suivant :

Il est résolu qu'il convient de prohiber l'importation, la fabrication et la vente de l'opium pour des fins autres que des fins médicales.

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

L'hon. M. LEMIEUX : M. le président, ce projet de résolution se passe de commentaires. En le présentant, je. . .

QUELQUES VOIX : Adopté.

Le projet de résolution est adopté.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre me rappelle un avocat de mes amis qui présentait un jour une motion au tribunal. Le juge était si favorable à la motion qu'il refusa de l'entendre, et l'avocat de se plaindre amèrement de ce qu'on ne lui avait pas permis d'exposer ses raisons.

L'hon. M. LEMIEUX : Je demande à présenter le bill (n° 205) ayant pour objet de prohiber l'importation et la vente de l'opium pour des fins autres que des fins médicales.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

ACHAT D'AVOINE DE SEMENCE.

M. BLAIN : Avant l'appel des ordres du jour, je signalerai au ministre de l'Intérieur une question qui se trouve à la page 12747, (voir compte rendu, version anglaise non revisée des débats) et à laquelle il n'a répondu qu'en partie. Il a répondu aux paragraphes 1 et 2 et a laissé sans réponse les paragraphes 3, 4, 5 et 6. Peut-être y répondra-t-il demain ?

MAGISTRATURE DU MANITOBA ET DE L'ONTARIO.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je propose que la Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution suivant :

Résolu,—qu'il est expédient de pourvoir au paiement, à un juge additionnel de cour de comté, dans la province du Manitoba, et à deux juges additionnels de cour de district, dans la province d'Ontario, de $2,500 chacun, par année, pendant les trois premières années de service, et de $3,000 chacun, par année, après trois ans de service.

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

M. R. L. BORDEN : Je présume que ce projet de résolution est rendu nécessaire par la loi provinciale qui a été adoptée dans chaque cas ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Il s'agit de nommer deux nouveaux juges de cours de district de la nouvelle partie de la province

d'Ontario et un nouveau juge de cour de comté au Manitoba. Les districts de l'Ontario sont le district dont Sudbury est le centre et un autre nouveau district dans le territoire de Rainy-River. Le district de Sudbury a été constitué par un statut provincial adopté il y a un an. Il fut présenté à la législature provinciale en avril 1907, une couple de jours avant la fin de la session du parlement fédéral. Nous n'avions pas le temps de légiférer pour donner effet à ce statut et par conséquent, nous n'avons pu jusqu'à présent nommer un juge pour le district de Sudbury, bien que la loi provinciale nécessaire soit adoptée depuis quinze mois. Les fonctionnaires de la cour ont été nommés et la cour existe, mais il n'y a pas encore de juge. Il est absolument urgent de nommer un juge pour ce district.

La cour de district de Rainy-River est une nouvelle cour qui a été établie pendant la session de la Législature d'Ontario cette année. On n'a pas encore nommé tous les fonctionnaires de cette cour comme on l'a fait pour le district de Sudbury. Je ne sache pas que le shérif et les autres fonctionnaires aient été nommés, mais les besoins croissants de cette partie de la province où la colonisation se développe et où les colons sont établis à de très grandes distances des villages les plus rapprochés où les tribunaux peuvent siéger exigent absolument que ces nominations se fassent, et se fassent sans retard.

Quant au Manitoba, il y a une loi générale d'après laquelle le gouvernement de cette province, quand il devient nécessaire de nommer un autre juge de cour de comté, peut déclarer cette nomination nécessaire et donner effet pour ainsi dire "ipso facto" aux exigences de la loi concernant les formalités préliminaires de l'institution d'une cour de comté dans la partie nord de la province, dans la partie qui se remplit actuellement de colons, et par conséquent le gouvernement provincial est d'avis qu'il faut instituer une nouvelle cour. Ce projet de résolution ne vise que ces trois cas, et dans chacun de ces cas les autorités provinciales ont fait ce qu'il était nécessaire de faire.

M. GERVAIS : Il y a plusieurs années que l'on demande au Gouvernement de vouloir bien augmenter le traitement des juges de la cour de circuit de la ville de Montréal. Qu'il me soit permis de dire quelques mots à ce sujet. Comme on le sait, il n'y a que trois juges de la cour de circuit dans la province de Québec. Ils ont été nommés pour le district de Montréal. Dans les vingt autres districts, la besogne de la cour de circuit est expédiée par les juges de la cour supérieure. Depuis longtemps ces trois juges entendent plus de vingt mille causes par année ; ils siègent à peu près tous les jours de l'année et ne touchent qu'un bien faible traitement. Il me paraît tout juste de demander qu'on leur accorde l'augmentation de traitement qui fut accordée, il y a deux ans, à tous les juges de cours de circuit des autres provinces. Ils ne sont que trois, ils sont capables, savants, assidus, attachés à leur devoir, et je crois pouvoir dire que le barreau de Montréal, la population de Montréal et tout le district seraient fort aises qu'une augmentation d'environ $1,000 fût accordée à chacun de ces juges, qui sont M. le juge en chef Lebœuf, M. le juge Dorion et M. le juge Purcell. J'espère que l'on donnera à mes observations toute l'attention qu'elles méritent et que cette session ne se terminera pas sans que l'on ait fait droit à ma demande. Le barreau de Montréal, qui pétitionne depuis des années, désirerait que cette augmentation fût accordée cette année, si possible. Ces juges méritent une augmentation de traitement comme celle qui fut accordée aux juges de la cour de circuit d'Ontario, et j'ignore pourquoi on les a laissés de côté quand on a augmenté le traitement des juges en général.

L'hon. M. AYLESWORTH : La question soulevée par l'honorable député a déjà été étudiée avec soin. Il n'y a pas longtemps qu'un mémoire a été présenté à ce sujet et j'avoue que pour ma part je ne puis m'empêcher de reconnaître le bien fondé de plusieurs des motifs qu'il contenait et qui militaient en faveur du traitement des juges de la cour de circuit de Montréal. Cependant la question du traitement des juges est très compliquée et c'est pour ainsi dire une étrangeté que d'y revenir. Ce Parlement l'a étudiée il y a seulement trois ans et a accordé une augmentation considérable à tous les juges du pays. Je ne saurais prétendre qu'il n'y a pas des inégalités dans ces traitements, et ceux qui souffrent de ces inégalités pensent que la répartition des traitements pèche contre l'équité et la justice, si l'on songe à la somme d'ouvrage dévolue aux différents tribunaux et aux différents juges, et ils insistent fortement que l'on reconnaisse leur situation et que l'on augmente leur traitement. Pour moi, je ne suis pas disposé à revenir si tôt à cette question troublante. Je crains qu'il n'y ait toujours des inégalités en dépit du plus minutieux examen. Je pense, et je suppose que tous les avocats pensent aussi que nous ne rétribuons pas suffisamment nos juges et que la justice n'est pas aussi bien administrée que si nous leur accordions un traitement plus élevé. A mon sens, le service judiciaire est comme tout autre, moins il est rétribué moins il vaut. Il me ferait donc plaisir de pouvoir accorder à nos juges en général une augmentation considérable de traitement. Je crains toutefois, que ce sentiment ne soit pas celui du Parlement et je doute qu'il soit celui du pays.

Je crains bien que l'opinion générale ne soit qu'un avocat et que moins vous le payez plus votre gousset en profite.

M. GERVAIS : L'honorable ministre de la Justice devrait savoir que tout le monde est satisfait de l'augmentation de traitement qui a été accordée aux juges en général, il n'y a pas de plaintes à ce sujet et je pense bien qu'il n'y aura pas besoin d'autres d'augmentations d'ici à vingt ans; mais je voudrais que l'honorable ministre me déclarât s'il sait que les trois juges de la cour de circuit de Montréal, n'ont pas été compris parmi ceux dont nous avons augmenté le traitement il y a deux ans. Dans tout le Canada il y eut seulement trois juges dont le traitement ne fut pas augmenté, ce furent les trois juges de la cour de circuit de Montréal. Je me suis intéressé à leur sort et j'ai appris que c'était par oubli qu'on ne leur avait pas accordé d'augmentation. Voilà pourquoi j'appelle encore une fois l'attention du Parlement sur cette omission et sur cette inégalité de traitement.

Il est fait rapport du projet de résolution, qui est adopté.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je demande à présenter un bill (n° 206) ayant pour objet de modifier la loi des juges. Ce bill contient non seulement des dispositions comprenant les termes du projet de résolution qui vient d'être adopté, mais aussi une disposition concernant le président ou le président adjoint de la commission des chemins de fer, si ce fonctionnaire a été juge de la cour supérieure avant sa nomination. La proposition d'amendement a pour objet de réduire de quinze ans à douze ans la période de service qui donnerait droit au président de toucher la pension de retraite ordinaire s'il se trouvait dans le cas que je viens de mentionner.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

OBJETS D'OR OU D'ARGENT, ET OBJETS PLAQUES.

Le bill (n° 197) concernant la vente et la marque des objets fabriqués en or ou en argent, et des objets plaqués d'or ou d'argent, ledit bill déposé par M. Fisher, subit sa seconde lecture et la Chambre se forme en comité pour étudier.

Sur l'article I.

M. KEMP : Quelles sont les modifications que ce bill apporte à la loi déjà adoptée mais qui n'a jamais été mise en vigueur ? Elle devait venir en vigueur dans sept ou huit mois, mais je doute qu'il en ait été ainsi. Cette loi ayant été mûrement étudiée en comité, je désirerais savoir quels changements on veut y apporter.

L'hon. M. FISHER : La loi dont parle mon honorable ami fut adoptée en 1906. Les différents intérêts furent représentés au comité qui eut à étudier cette mesure et qui analysa les différentes opinions émises. Mais avant que la loi fût venue en vigueur les intéressés trouvèrent que certaines de ces dispositions nuiraient à leur industrie et ils demandèrent au Gouvernement d'en retarder la mise en vigueur.

M. BRODER : Fut-elle mise en vigueur par proclamation ?

L'hon. M. FISHER : Non, automatiquement, à une certaine date. Ce ne fut pas comme d'ordinaire la date de la sanction, mais la date fixée pour la mise en vigueur fut le 13 mars dernier. Peu auparavant les bijoutiers faisant le commerce de gros ou de détail et les fabricants se réunirent pour discuter la question de savoir quel serait l'effet de cette loi par rapport à eux et ils trouvèrent qu'elle leur serait préjudiciable. Ils firent des représentations au Gouvernement dans ce sens quelques semaines avant la date fixée pour la mise en vigueur de la loi.

Le Gouvernement jugeant impossible de faire les modifications nécessaires avant le 13 de mars, nous déposâmes un bill très court ayant seulement pour objet de rappeler cette loi, et nous fîmes savoir aux intéressés que nous déposerions un noveau projet au cours de cette session, afin de leur donner satisfaction. Le point principal consistait à fixer la proportion d'or devant servir à la fabrication des articles que l'on dit être faits d'or pur. Il s'agissait de savoir si neuf carats ou dix carats constitueraient le minimum requis. L'ancienne loi fixait ce minimum à dix carats et la loi anglaise le fixe à neuf. Par conséquent, le laisser à dix c'était interdire en quelque sorte l'importation des produits anglais. Enfin, sans convenir qu'il fallait fixer le minimum à neuf carats les fabricants déclarèrent qu'ils abandonnaient au Gouvernement la décision de ce point. Les importateurs et les commerçants étaient tous d'avis qu'il fallait substituer le minimum de neuf carats à celui de dix. Différents amendements d'importance secondaire furent suggérés, la question fut débattue entre les fonctionnaires de la couronne et un comité composé de représentants des détaillants, des marchands de gros et des fabricants. Ce comité rédigea un nouveau bill, mais il fut jugé que, n'étant pas habitués à rédiger des projets de loi, ils avaient préparé un bill qui n'avait pas la forme voulue pour être présenté au Parlement, et le ministre de la Justice entreprit d'en rédiger un autre.

M. KEMP : La modification consiste-t-elle à mettre neuf à la place de dix ?

L'hon. M. FISHER : Oui. Les autres amendements sont de peu d'importance.

M. COCKSHUTT : Le bill a-t-il été débattu par les représentants des différents

intérêts concernés, et a-t-il été jugé satisfaisant ?

L'hon. M. FISHER : Les représentants accrédités des détaillants, des marchands de gros et des fabricants étudièrent la question sous tous ses aspects et la discutèrent avec les juristes de la couronne et ils finirent par s'entendre sur les dispositions de ce bill qui a été discuté à fond au Sénat et qui leur donne satisfaction.

M. COCKSHUTT : Doit-il venir immédiatement en vigueur ?

L'hon. M. FISHER : Non, seulement le 1er octobre prochain.

M. R. L. BORDEN : Je désirerais poser au ministre de l'Agriculture une question au sujet de ce bill. J'ai reçu une lettre où l'on parle de l'article 9. Voici :

Tout d'abord les fabricants avaient l'intention de marquer les marchandises de telle sorte que le public fût en état de distinguer les articles authentiques des articles falsifiés. Dans ce but ils proposèrent que l'étampage des articles en or comprendrait des marques qui seules permettraient au consommateur de reconnître d'abord le fabricant, ensuite depuis combien de temps ces articles auraient été fabriqués, et enfin la qualité des articles. L'article 9 traite de cette question, mais d'une façon absolument insuffisante sous tous les rapports. Tel qu'il se lit, il permet d'étamper ou d'appliquer une marque de commerce seulement, ou une marque de qualité seulement, ou des numéros n'indiquant pas seulement la qualité, et une marque de commerce combinée avec les initiales d'un fabricant seulement, ou, si le fabricant le préfère, toutes ces marques ou n'importe lesquelles de ces marques combinées, et d'éliminer complètement la marque de la date.

Je pense que le ministre a une lettre, c'est-à-dire une lettre de M. Ellis, contenant la même déclaration. Il s'agit d'une question fort technique et je ne me targue pas la comprendre, mais j'ai cru de mon devoir de présenter ces observations et de donner lecture de cette lettre, afin de m'assurer que ce sujet provoquerait l'attention du Gouvernement et que le ministre est satisfait, s'il l'est, des conditions actuelles.

L'hon. M. FISHER : J'ai reçu la même communication de M. Ellis. Bien que son opinion diffère peut-être quelque peu de celle des représentants accrédités de cette industrie, nous avons étudié la question, le Sénat l'a examinée avec soin et cet article 9 semble répondre au désir des industriels et des commerçants. M. Ellis me paraît s'opposer à ce qu'on fasse disparaître la nécessité de la marque de commerce. Mais le bill dit que l'article doit contenir une marque de commerce enregistrée au Canada et que la marque de commerce contient la date. Si l'article porte une marque de commerce étrangère, cette marque doit être enrégistrée et elle doit avoir été apposée à l'époque de la fabrication. Si l'article ne portait pas de marque de commerce étrangère il pourrait être importé sans cette marque de commerce.

M. SPROULE : Comment indiquer la date de la fabrication ? Si l'on ne mentionne que la marque de commerce enrégistrée cela n'indique rien au public.

L'hon. M. FISHER : Quand même l'article ne porterait pas de marque de commerce la date de la fabrication serait au registre, mais l'importateur serait obligé de se conformer à la loi. S'il y a des marques de commerce, des marques spéciales, elles doivent être conformes à la loi.

M. R. L. BORDEN : Il est admis que ce bill a pour objet de prévenir la fraude, mais il est tout de même désirable que nous nuisions le moins possible à cette importante ligne de commerce. Le Gouvernement a sans doute étudié la question avec soin mais je ne pense pas qu'à cette époque avancée de la session nous puissions entreprendre une discussion élaborée, quand même nous aurions les connaissances techniques nécessaires. Je veux savoir du ministre s'il est convaincu et si les fonctionnaires du Gouvernement qui ont été chargés de cette question sont eux mêmes convaincus que ce bill prévient autant que possible la fraude et l'injustice. Il m'a été fourni l'année dernière des exemples frappants de ce mal par des gens engagés dans cette ligne d'affaires et particulièrement par M. McNaught, qui pense que le bill, dans sa teneur actuelle, est susceptible de faire disparaître tous ces inconvénients. Le Gouvernement est-il convaincu que le projet de loi dont il s'agit ici aura cet effet ?

L'hon. M. FISHER : Oui. Nous pourrions étendre la protection davantage, mais ce serait nuire au commerce et par conséquent, ce ne serait pas désirable. Nous devons tenir compte des circonstances du commerce et des témoignages des commerçants qui y sont engagés. La loi semble prévenir toute fraude autant que cela peut se concilier avec les intérêts de ceux qui sont engagés dans cette ligne de commerce. On pourrait imposer des restrictions plus marquées mais il serait impossible de les faire respecter. M. McNaught demande avec instance que ce bill devienne loi.

M. KEMP : Je ne sais pas bien s'il est absolument nécessaire que les articles importés portent une marque de commerce.

L'hon. M. FISHER : Non, mais s'ils en portent une elle doit avoir été enregistrée au Canada.

M. KEMP : Est-il nécessaire que tous les articles fabriqués au Canada soient marqués du nom du fabricant ?

L'hon. M. FISHER : Non.

M. KEMP : C'est facultatif.

L'hon. M. FISHER : Si le fabricant y marque son nom, il doit le faire conformément à la loi.

M. COCKSHUTT : Quel est le minimum d'or qui doit entrer dans la fabrication d'un article pour qu'on puisse l'étamper comme étant l'or ?

L'hon. M. FISHER : Neuf carats.

M. COCKSHUTT : C'est moins que moitié or.

L'hon. M. FISHER : D'après l'ancienne loi c'était dix carats.

M. KEMP : Cette question m'intéresse, bien que la session soit tellement avancée qu'il nous reste peu de temps pour l'étudier. Ce bill ne me semble pas devoir protéger le public comme nous désirions qu'il le fût quand il s'est agi de l'ancien bill.

M. HENDERSON : D'après le bill dont il s'agit maintenant, tout article non étampé ou marqué devra être considéré comme étant de qualité inférieure. Le public n'a aucune garantie.

L'hon. M. FISHER : C'est cela.

M. HENDERSON : Un article peut être de huit carats, mais parce qu'il n'est pas étampé le public sait ce qu'il faut en penser. Cela ne me paraît pas constituer une protection considérable. Je n'y vois pas un grand avantage, mais si cette question intéresse hautement le pays et que les plus intéressés à produire et à vendre au public des marchandises d'assez bonne qualité se trouvent protégés, nous n'avons pas beaucoup à nous plaindre. J'imagine que le public devra veiller à ses propres intérêts à ce sujet, comme il l'a fait dans le passé.

M. SPROULE : Le public sera-t-il protégé contre les bijoutiers qui vendent des marchandises comme étant d'or ou d'or pur, bien qu'elles ne soient pas étampées, et qui trompent ainsi la clientèle impunément ? Il me semble que si cela est permis le bill est de peu d'intérêt.

L'hon. M. FOSTER : Le public cherchera la marque et s'il ne la trouve pas, il s'apercevra que l'article n'est pas authentique.

M. SPROULE : Supposons que l'article ait été étampé comme étant "d'or pur" ?

L'hon. M. FISHER : C'est impossible d'après cette loi.

M. SPROULE : On pourrait apposer cette marque sur un article indépendamment de cette loi et ne pas être sujet à châtiment ?

L'hon. M. FISHER : Celui qui se rendrait coupable de ce délit pourrait être puni d'après cette loi.

M. SPROULE : En vertu de quelle disposition?

L'hon. M. FISHER : Cette loi dit que l'article marqué doit porter les marques et descriptions suivantes et que le nombre de carats doit y être indiqué.

M. ZIMMERMAN : La loi exige que la marque indique une certaine qualité d'or et si l'article n'est pas marqué, c'est une preuve qu'il n'est pas d'or. La principale modification que l'on cherche à introduire consiste dans la substitution de neuf carats à dix carats. L'ancien bill défendait d'importer d'Angleterre des bijoux de neuf carats. D'après le projet de loi actuel nous cherchons à nous conformer à la marque de commerce anglaise plutôt qu'à la marque américaine. Il est bien connu que la marque anglaise dite "hall mark" réduit la qualité d'or indiquée sur l'article. La loi américaine dit que tout en étant marqué "dix carats" un article doit contenir au moins neuf carats et demi d'or, et que si l'article est soudé il ne doit pas contenir moins de neuf carats. Les trois quarts des bijoux venant des Etats-Unis portent la marque de dix carats quand ils n'en contiennent réellement que neuf. Le commerce de bijouterie qui se fait dans notre pays aurait beaucoup souffert de cet injustice si elle s'était continuée, parce que les détaillants vendent beaucoup d'articles marqués neuf carats d'après la "hall mark", et qui sont excellents comme durée. J'ai reçu d'un des plus grands commerçants et fabricants de bijoux du Canada une lettre où il est dit :

Nous pensons qu'il serait avantageux au commerce que le bill fût adopté tel qu'il est, au cours de la présente session.

Les marchands de gros, les fabricants et les détaillants ont tenu plus de vingt assemblées à Toronto, au sujet de ce bill, qui est pour ainsi dire de leur propre rédaction.

M. KEMP : C'est la rédaction des détaillants.

M. ZIMMERMAN : Non, c'est le texte rédigé par les marchands de gros, les fabricants et les détaillants, à une exception près. Un fabricant, paraît-il, a trouvé matière à critique dans l'article relatif à l'or de neuf carats. Il voulait que ce fut dix carats, mais il s'est tenu à l'écart en déclarant qu'il s'en remettait au Gouvernement.

Sur l'article 7 (dérogations ; certains articles d'argent).

R. R. L. BORDEN : Pourquoi exigez-vous que la dérogation à ces articles soit laissée à l'exécutif ?

L'hon. M. FISHER : Les règlements qui seront faits par les experts contiendront une plus longue description de ces articles. Il ne serait guère facile d'insérer tout cela dans le bill.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU PROJET MODIFIANT LA LOI SUR LES GRAINS DU MANITOBA.

Le projet de loi (n° 188), déposé par M. Oliver, tendant à modifier la loi sur les grains du Manitoba est lu la 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 2.

M. STAPLES : Je tiens à obtenir certains éclaircissements sur ce projet de loi. C'est un des plus importants projets dont la Chambre ait été saisie, au cours de cette session. Il intéresse les populations agricoles de l'Ouest, et le comité, j'espère, ne se hâtera pas de l'adopter, sans nous donner le temps de l'étudier comme il convient.

M. LAKE : Hier, on a soumis aux députés plusieurs projets d'amendement de ce bill, et je les ai étudiés avec soin. On a déposé sur le bureau et distribué aux députés deux séries d'amendements, la deuxième série, hier seulement. Le ministre, paraît-il, a mûrement étudié la question et en connaît tous les détails. Nous tenons à être éclairés sur le sens de ces amendements avant d'adopter les différents articles du bill.

L'hon. M. OLIVER : Les deux séries de projets d'amendements ont été distribuées aux députés, de sorte que personne ne peut être pris par surprise. La divergence entre les deux séries d'amendements relativement à l'article 31 du bill ne se rattache pas à une question de principe, mais seulement à une question de détail. Le bill qui nous est venu du Sénat est basé sur le rapport de la commission royale des grains, commission créée en 1906 et qui a fait une étude approfondie du commerce de céréales, tant dans l'Ouest que dans l'Est et en Grande-Bretagne. Les vues de cette commission figurent dans un rapport qui se trouve depuis plusieurs mois sur le bureau de la Chambre. Antérieurement à la rédaction du bill destiné à contenir les propositions de la commission, il y eut une conférence sous les auspices du ministre du Commerce et de l'Industrie. A cette conférence assistaient les représentants des compagnies de chemins de fer, des compagnies de minoterie, des marchands de grain et des cultivateurs, ainsi qu'un certain nombre de députés aux Communes, et le président de la commission royale relative au commerce des céréales. Aussi était-il facile de discuter la question sous tous ses aspects. Comme résultat de cette conférence, il fut décidé de ne pas suivre à la lettre les vues exprimées par la commission relative au commerce des céréales. On a mis au rancart quelques-unes des propositions présentées par la commission, et on a modifié quelques autres propositions. Mais dans ses maîtresses dispositions, le projet présenté au Sénat et transmis à cette Chambre représente les vues de cette commission. Quand le rapport de la commission relative au commerce des céréales fut livré à la publicité et distribué dans le public, et surtout parmi les populations agricoles de l'Ouest, il provoqua un intérêt qui ne s'était pas encore pleinement manifesté au cours de la conférence devant le ministre du Commerce et de l'Industrie. Bref, les représentants de la grande industrie agricole au pays ont été à même de discuter le pour et le contre de la question, et de faire connaître leurs vues et leurs besoins ; et c'est, dans une large mesure, en conformité des vues exprimés directement par les représentants des producteurs de céréales qu'on a dressé les amendements soumis à la Chambre sous forme de feuilles volantes. On a jugé utile d'imprimer et de distribuer immédiatement aux députés tous les amendements proposés. Nous avons pensé que ce serait une économie de temps que de les faire ainsi distribuer sous une forme convenable.

M. STAPLES : Cette question, si je ne me trompe, a surgi au sein du comité de l'agriculture il y a trois ans alors que le député de Qu'Appelle (M. Lake) demanda la création d'un comité avec mission de faire une enquête approfondie sur le commerce de grain dans les provinces-prairies. Le comité accéda à cette demande et il s'ensuivit la formation d'un comité. On convoqua des intéressés de toutes les parties de l'Ouest ainsi que le représentants de l'industrie minotière de l'Est ; la question fut mûrement débattue et il en résulta la création d'une commission d'enquête qui fut autorisée à parcourir le pays et à se rendre même en Grande-Bretagne, afin de s'enquérir des meilleurs moyens de protéger nos céréales jusqu'au moment où elles atteignent les marchés étrangers. Cette commission sur les céréales a coûté au pays plus de $30,000, bien que d'après mes prévisions, une somme de $10,000 dût suffire ; de sorte que jusqu'aujourd'hui cette loi a coûté au pays une somme énorme. L'association des producteurs de grain qui représentent l'intérêt agricole des provinces-prairies n'a rien négligé pour protéger cet intérêt. Quand elle reçut le rapport de la commission royale des céréales, elle demanda au Gouvernement de lui accorder une entrevue. Le Gouvernement accéda à sa prière. Quand les délégués de cette association arrivèrent ici, ils furent entourés par d'autres groupes qui, apparemment, s'intéressaient vivement au commerce des céréales. En venant ici, ils ne s'attendaient nullement à se trouver en présence de banquiers et de grands propriétaires de chemins de fer. La tâche qu'ils s'étaient imposée pour obtenir une loi n'était nullement facile, et je regrette que la loi dont la Chambre est saisie réponde si peu à leurs espérances. Voilà pourquoi le comité, à mon avis, doit soigneu-

sement étudier chaque article de ce bill, afin de s'assurer s'il ne serait pas possible d'élaborer une mesure répondant aux vues des producteurs de céréales de l'Ouest. L'association des producteurs de céréales s'intéresse si vivement à cette mesure que, depuis l'adoption de ce bill par le Sénat, elle a renvoyé ses délégués dans la capitale. Les délégués de la Saskatchewan et du Manitoba sont ici dans l'intérêt des producteurs de grain des provinces-prairies. Il y a eu nombre de conférences, auxquelles lees députés de la gauche n'ont pas été invités. Nous ignorions la nature du projet de loi en discussion, et quant à ce qui s'est passé entre le comité et les délégués des cultivateurs, nous sommes dans les plus profondes ténèbres. Nous avons donc droit d'exiger qu'on nous accorde tout le temps nécessaire pour apprendre de la bouche même du ministre et de ceux qui ont assisté avec lui à la conférence, tous libéraux de l'Ouest, quel est l'état actuel de la question. Lorsque les délégués vinrent ici rencontrer le ministre du Commerce et de l'Industrie, on ne nous a pas même invités à nous rendre à l'assemblée, afin d'entendre les dépositions des témoins ; mais sachant que la conférence avait lieu, nous nous y sommes rendus et on nous déclara qu'on ne saurait nous admettre, avant d'avoir consulté le député de Portage-la-Prairie, (M. Crawford) qui vint à notre rencontre et nous autorisa gracieusement à entrer. J'espère que ce projet de loi protégera les intérêts des cultivateurs.

M. CONMEE : La loi générale qu'il est question ici d'amender contient certains règlements touchant l'inspection du grain dans la division du Manitoba. La loi s'occupe d'autres divisions, mais je m'intéresse tout spécialement à la division du Manitoba. D'après cette loi et l'amendement proposé, tout le grain s'acheminant à l'est de Winnipeg pour expédition vers l'élévateur de tête de ligne ou vers tout point à l'est de Winnipeg doit être inspecté au moment de sa sortie du wagon pour entrer dans l'élévateur. Mais telle n'est pas la pratique suivie à Winnipeg. Le grain expédié à Winnipeg est inspecté, non pas à son entrée dans le wagon, mais à sa sortie du wagon. Ce grain subit une nouvelle inspection et l'inspection est vérifiée aux élévateurs de tête de ligne, à Port-Arthur et à Fort-William.

Si on constate que le grain n'atteint pas le type indiqué à Winnipeg, le wagon est retenu, jusqu'à ce que l'inspecteur en chef ait réglé la chose. La loi porte, en outre, que le certificat délivré à Winnipeg règle définitivement la question entre l'acheteur et le vendeur. A Port-Arthur ou à Fort-William il est plus facile de faire l'inspection du grain avait son entrée dans les élévateurs, parce que tout le chargement du wagon est sous l'œil de l'inspecteur et le règlement défend de faire l'inspection, la nuit. Par conséquent, l'inspection peut s'effectuer plus facilement à cet endroit qu'à Winnipeg même où l'inspection a lieu, non pas avant son entrée dans l'élévateur, mais sur des échantillons pris dans le grain, à la sortie de l'élévateur. Si on constate que la qualité indiquée à Winnipeg, lorsque le grain est inspecté à l'élévateur de tête de ligne, n'est pas la qualité voulue, le wagon doit stationner, jusqu'au réglement de l'affaire. D'après la loi, le certificat délivré à Winnipeg règle définitivement la chose entre l'acheteur et le vendeur. Cette disposition tend à faciliter les ventes de grain. Mais on peut mettre le grain de côté à Port-Arthur ou Fort-William, s'il n'atteint pas la qualité voulue. Si l'inspecteur peut obtenir remise du certificat délivré à Winnipeg, le grain peut subir de nouveau l'inspection. Mais si ce certificat a été négocié et a passé entre d'autres mains, il est impossible de savoir ce qu'il est advenu du grain. On me dit qu'en pareille circonstance, tout le monde se fatigue. Si le propriétaire de l'élévateur, l'inspecteur et la compagnie du chemin de fer constatent que quelque autre grain s'y prête, le mélangent avec d'autre grain, et alors quelqu'un obtient du grain de qualité inférieure. Si le certificat se trouve encore aux mains de celui qui l'a obtenu, on pourrait sans doute en faire la remise ; mais souvent il passe en d'autres mains et quelquefois on ne réussit pas à obtenir la remise du certificat. Cela met en lumière le fait que je signale. Quant au grain qui est expédié de Winnipeg, on se contente de le tirer du wagon sans le classer. On le met dans les élévateurs, on le nettoie, on le mélange et on le classe, après l'avoir remis à bord des wagons. Ce grain est encore inspecté à Port-Arthur, à l'entrée dans les élévateurs. La classification ne saurait être modifiée. Quand bien même l'inspecteur à Port-Arthur ou à Fort-William constaterait une différence de qualité, l'inspecteur en chef est le seul qui puisse décider s'il faut, oui ou non, modifier la classification. Je n'ai rien à redire à la chose, mais seulement je ferai observer que cette manière de procéder entraîne des lenteurs.

Cet amendement propose donc de faire stationner les wagons à Winnipeg 24 heures, afin qu'on puisse apposer une marque d'échantillon sur le grain vendu là sans inspection. Si ce grain n'est ni vendu ni traité à Winnipeg, il peut être transporté à l'élévateur de tête de ligne, sans être classé, paraît-il, sur la question de savoir si mon amendement doit se rattacher au bill adopté par le Sénat sous les lettres ZZ, ou bien au bill relatif à l'inspection du grain, adopté par le Sénat sous les lettres CC. Le projet de loi dont la Chambre est actuellement saisie est celui qui impose les conditions et c'est ici, à mon avis, que doit

figurer l'amendement. Je donne avis de l'amendement qui suit :

Les grains inspectés et non classés à Winnipeg, expédiés à tout élévateur de tête de ligne dans le district d'inspection du Manitoba, s'ils subissent l'inspection, avant leur dépôt dans l'élévateur, doivent, à la demande du propriétaire et sur remise de tout certificat d'inspection antérieurement délivré, être soumis de nouveau à l'inspection et être classés d'après leurs qualités, avant l'expédition ou au moment d'être expédiés de cet élévateur de tête de ligne.

A mon avis, cet amendement remédierait dans une certaine mesure à l'inégalité de traitement que j'ai signalée. Il passe par Winnipeg de grandes quantités de grain, qui peuvent stationner à cet endroit sans être emmagasinés dans les élévateurs ; or, quant à cette classe de grain, je me contente de demander que le privilège accordé aux élévateurs de Winnipeg soit étendu aux élévateurs de terminus, à la tête des lacs.

L'hon. M. OLIVER : Les observations de l'honorable député (M. Conmee) s'appliqueraient entièrement au bill CC du Sénat et nullement au projet de loi à l'étude. Il y a une certaine connexité entre les deux projets, mais le bill dont la Chambre est en ce moment saisie se rattache aux transports des grains et à leur identité, tandis que l'autre projet tend à établir les espèces et les qualités et c'est à ce dernier projet de loi que l'amendement doit se rattacher. A mon avis, il n'est pas régulier d'accepter cet avis d'amendement au bill CC du Sénat, qui n'est pas en discussion devant la Chambre, mais nous pourrions fermer les yeux sur ce vice de forme.

M. CONMEE : Le bill en discussion est celui qui impose une condition relativement aux grains s'acheminant à l'est de Winnipeg, et je l'avoue je n'ai jamais bien saisi la raison d'être de cette ligne de démarcation ; par conséquent, mon amendement me paraît se rattacher au bill en discussion. On m'a dit qu'advenant l'adoption d'un certain amendement apporté au bill, les auteurs de la mesure en feraient le retrait. Je tiens uniquement à ce que mon amendement soit bien étudié, et si la Chambre le rejette, je m'inclinerai.

Sur l'article 3 (i) élévateur de transport oriental.)

L'hon. M. OLIVER : Cette disposition, basée sur la proposition formulée par la commission royale des grains, est fort importante. L'article décrète que les grains de l'Ouest s'acheminant vers l'est ou vers le littoral, seront assujettis, dans les élévateurs de transbordement, à un contrôle, à une surveillance et à une inspection similaires à à ceux subis jusqu'ici dans l'élévateur de tête de ligne à Fort-William. C'est une disposition préliminaire tendant à la conservation de l'identité de la qualité du grain durant tout le cours du transport ou bien de l'endroit où il est récolté jusqu'à son lieu de destination, soit la minoterie, soit le littoral. Bien que la loi primitive renferme toutes les dispositions voulues pour la conservation de la qualité du grain dans les élévateurs de tête de ligne, les élévateurs de transbordement ne sont soumis à aucune réglementation et il va sans dire que cela ouvre la porte à des abus auxquels la commission royale des grains a voulu remédier en suggérant cet amendement.

M. STAPLES : Combien faudra-t-il ajouter de membres au personnel pour l'expédition de toute cette besogne ?

L'hon. M. OLIVER : Il est impossible de dire combien il faudra nommer de fonctionnaires. Cette proposition nécessitera la nomination d'un nombre considérable de fonctionnaires responsables et le paiement de forts appointements.

Je ne cherche nullement à atténuer l'importance de cet article. C'est une innovation qui s'écarte entièrement du texte de la loi actuelle. La commission royale des grains estime que cette disposition est nécessaire, dans l'intérêt des producteurs de grains de l'Ouest, en ce qu'elle tend à assurer le transport convenable de leurs produits qui s'acheminent vers les marchés.

M. STAPLES : C'est une disposition importante qui répond, paraît-il, aux vœux des cultivateurs de l'Ouest et tend à protéger l'identité de leur grain jusqu'à son arrivée sur le marché étranger. Quant à savoir si la disposition contenue dans ce bill est bien la plus propre à assurer ce résultat, c'est là une question sur laquelle nous ne saurions nous prononcer. Le projet de loi est venu en discussion devant le Sénat qui l'a étudié à fond. Il est également venu en délibération devant un comité de députés de la gauche et il nous a été présenté sous cette forme. Ainsi, je suppose, il faudra bien les tenir responsables de ce fait.

L'hon. M. OLIVER : L'article en discussion nous est venu sous la forme que le Sénat a jugé bon de lui donner, et jusqu'ici personne n'a suggéré d'amendement. Il contient les recherches faites par la commission royale des grains et les amendements que le Sénat a jugé bon d'y apporter.

M. BLAIN : Plusieurs députés de la gauche se sont plaints de n'avoir pas été invités aux conférences et aux enquêtes qui ont eu lieu. Le ministre pourra peut-être nous expliquer le fait.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député fait erreur. Ce bill n'a pas été étudié par un comité spécial de la Chambre.

M. BLAIN : Je n'entends pas dire un comité spécial nommé par la Chambre, mais un comité composé de ministériels, sous la présidence d'un ministre. Le minis-

tre pourrait peut-être nous dire pourquoi on n'a pas invité les députés de la gauche.

L'hon. M. OLIVER : Je ne sache pas qu'il y ait d'éclaircissements à donner à cet égard. Si quelques députés juegnt bon de se réunir, dans le but d'étudier une mesure dont la Chambre doit être saisie, je ne sache pas que leur attitude demande d'explication.

M. HERRON : Je n'entends pas me poser en expert en matière de culture de céréales, mais si j'eusse été en lieu de conférer avec les délégués réunis ici depuis huit ou dix jours, je serais beaucoup plus éclairé que je ne le suis aujourd'hui. Les députés ministériels de l'Ouest, paraît-il, se sont réunis plusieurs fois, mais je n'ai appris la chose qu'après l'ajournement de la séance quotidienne. Je regrette que ces messieurs ne nous aient pas donné voix au chapitre dans leurs conseils et que par conséquent, nous n'ayons pas été en mesure de connaître les avis exprimés par les représentants des producteurs de l'Ouest. Je m'intéresse aussi vivement que tout autre député à la culture des céréales, et je verrais d'un bon œil la protection accordée à cette culture.

M. SCHAFFNER : Pour mon propre compte, je dois observer que ce n'est pas là une question de parti. Je tiens à ce que les meilleures conditions possibles existent au bénéfice des producteurs de céréales de l'Ouest. Personnellement, je représente un district où la production du blé se fait plus en grand que dans tout autre district représenté par mes collègues dans cette Chambre. On aurait pu au moins pousser la courtoisie jusqu'à nous inviter aux réunions qui ont eu lieu. C'est là une nouvelle preuve que certains députés de la droite tiennent à opérer dans les ténèbres. Ce n'est nullement une question de parti que nous sommes appelés à discuter. Comme nous n'avons pas eu l'avantage de conférer avec les représentants du Manitoba et des autre provinces de l'Ouest qui se sont rendus en délégation ici, il va sans dire, que notre situation est fort désavantageuse au cours de ce débat. On aurait dû nous inviter à assister à ces conférences présidées par le ministre de l'Intérieur. Nous savions que ces conférences avaient lieu, mais nous ne pouvions pénétrer qu'en imposant notre présence.

A titre de députés de l'Ouest nous déployons tous les efforts possibles dans l'intérêt des classes agricoles. Par le passé, nous n'avons pas été traités avec justice, mais cette question reviendra plus tard sur le tapis. Je tiens toutefois, à protester ici contre cette injustice. Le ministre de l'Intérieur me dira peut-être que les députés de la gauche auraient pu se réunir en conférence et discuter ces questions, mais c'est là une tout autre chose. Cette question intéresse les deux côtés de la Chambre au même degré et, je le répète, les députés de la droite auraient pu faire preuve de plus de courtoisie envers leurs collègues. Ces conférences ont eu lieu de jour en jour, et nous n'avons pas eu l'avantage d'y assister. N'ayant pas eu l'avantage d'entendre les avis exprimés par les représentants de l'Ouest, nous occupons une situation fort désavantageuse au cours de ce débat.

L'hon. M. OLIVER : Les plaintes formulées par l'honorable député ne sont guère fondées. Toutes ses observations sont étrangères à la question.

M. SCHAFFNER : Je ne saurais me ranger à votre avis

L'hon. M. OLIVER : Puisque l'honorable député s'est consulté avec ses collègues de la gauche au sujet de la question qui ne se rattachent pas nécessairement aux intérêts de parti, je ne m'explique pas qu'il puisse refusé aux autres le même privilège.

M SCHAFFNER : Nous n'avons pas eu de conférences avec les représentants de l'Ouest.

L'hon. M. OLIVER : Quant à l'affaire qui nous occupe, le bill dont la Chambre est saisie aujourd'hui n'a pas subi de modifications. L'honorable député comme tous ses collègues, a été en lieu de suivre la discussion qui s'est déroulée au Sénat. Tout comme ses collègues, il a eu amplement le temps d'étudier les dispositions de ce projet de loi. S'il n'est pas en mesure d'exprimer une opinion judicieuse sur la question, c'est sa propre faute. Quant aux propositions soumises à la Chambre, sur feuilles volantes, je dois en assumer la responsabilité de concert avec ceux avec lesquels j'ai conférés ; mais en ce qui concerne le projet de loi, il n'a subi aucune modification depuis qu'il a quitté le Sénat, et puisque nous n'avons pas essayé d'y apporter de modification l'honorable député en est responsable au même titre que ses collègues. Les conditions n'ont subi aucune modification et c'est en vain que l'honorable député cherche à créer un grief là où il n'en existe pas.

M. LANCASTER : Le député de Souris (M. Schaffner) se plaint, si je ne me trompe, que quelques-uns de nos collègues dans cette Chambre n'ont pas été en mesure de recevoir des renseignements qui auraient jeté de la lumière sur la question en délibération, question au-dessus des intérêts de partis, et c'est là prétend-il un privilège qui lui a été refusé.

L'hon. M. OLIVER : Non.

M. LANCASTER : Voilà le grief qui a été formulé par mon collègue de Souris. Les citoyens de l'Ouest ont pensé que l'importance de cette question les autorisait à députer à la capitale des représentants, afin d'éclairer—dirais-je le Gouvernement et les

députés ministériels—non, mais je le répète, pour éclairer toute la députation sur l'objectif visé dans cette mesure et les dispositions que doit renfermer ce projet de loi. Le député de Souris est député ici au même titre que les ministériels a qui on a permis de bénéficier de ces lumières et des avis exprimés par les délégués de l'Ouest. Si le ministre prétend que les députés de la gauche ne sauraient discuter avec intelligence la question qui nous occupe, libre à lui de le penser et d'émettre pareille opinion.

L'hon. M. OLIVER : Cela ne s'appliquerait pas aux députés de l'Ouest, mais seulement à quelques-uns des députés de l'Est.

M. LANCASTER : Si le ministre reconnaît que les représentants de l'Ouest dans cette Chambre ne le cèdent nullement en intelligence aux députés ministériels, je ne m'explique pas qu'il puisse affirmer que le grief formulé par le député de Souris soit dénué de fondement. Il y va de l'intérêt du peuple que la députation obtienne toute la lumère possible sur la question, de quelque source que viennent ses lumières, soit du Gouvernement soit d'autre part ; car le peuple se trouve lié par la loi que nous établissons. Le ministre ne saurait prétendre à bon droit que certains députés ici soient privés des lumières que reçoivent leurs collègues ; car quand la Chambre est saisie d'une question de ce genre et que les députés de la gauche sont appelés à la discuter ils ont droit d'obtenir tous les renseignements fournis aux députés de la droite ; or, à cet égard, je dois l'avouer, on n'a pas traité avec justice les membres de l'opposition.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député prétend qu'on n'a pas permis aux députés de la gauche de puiser à la source même des renseignements. Tous les députés sans exception ont pu participer aux mêmes sources de renseignements. Quant à l'intelligence des députés de l'Ouest, l'honorable député en se faisant leur interprête, se permet à leur endroit une observation dérogatoire à leur honneur, qui n'est nullement justifiable.

M. KEMP : Je tiens à savoir du ministre si c'est là le bill qui a créé tant d'intérêt au Sénat, et au sujet duquel le très honorable sir Richard Cartwright représentant le gouvernement et le sénateur Davis—représentant quelque autre . . .

L'hon. M. OLIVER : Non.

M .KEMP : Le ministre pourrait-il me dire s'il adopte ici l'attitude prise par sir Richard Cartwright à l'égard de ce bill?

L'hon. OLIVER : Ce projet de loi n'est pas encore en discussion. Il n'est pas encore déposé sur le bureau.

M. LAKE : Les deux projets de loi se confondent en quelque sorte, et il est bien difficile de les différencier. Les conférences qui ont eu lieu se rattachent, je suppose, aux deux projets de loi, vu que nous avons sous les yeux les amendements proposés à ce bill tels qu'ils nous viennent du Sénat.

Le ministre de l'Intérieur nous dit qu'il s'agit d'une conférence, entre les membres du même parti, et il ajoute que les députés de la gauche peuvent avoir leurs propres conférences, tout comme ceux de la droite. Mais je ferai observer que les conférences qui, paraît-il, ont eu lieu se sont tenues sur un tout autre pied. Non seulement, les ministériels, m'informe-t-on, se sont réunis en conférence, ce qu'ils ont parfaitement le droit de faire, mais ils ont invité à ces conférences à titre de témoin l'inspecteur en chef, un fonctionnaire rétribué par l'Etat, et ils y ont aussi invité les représentants des deux grandes compagnies de chemins de fer de l'Ouest, le chemin de fer canadien du Nord et le chemin de fer canadien du Pacifique, les plus directement intéressés dans le transport des céréales, et enfin les représentants des populations agricoles. En pareille circonstance, cette conférence me semble avoir revêtu un caractère officiel. Cependant, le ministre n'a pas jugé bon d'inviter les députés de la gauche à cette conférence et cela va sans dire, il assume toute la responsabilité de la chose. Je me rallie entièrement à l'avis exprimé par un de mes collègues : c'est qu'on a envisagé ce projet de loi uniquement au point de vue de l'esprit de parti, et non pas comme une question sur laquelle les deux partis devraient tenter l'impossible pour en venir à une entente mutuelle, au bénéfice de tous les intéressés au commerce des céréales de l'Ouest.

M. BURROWS : L'honorable député fait erreur au sujet de ce qui s'est passé. Si je ne me trompe, les représentants des compagnies de chemins de fer sont rendus ici, de leur propre mouvement. On ne les a pas invités à venir ici et personne ne les a priés d'assister aux assemblées des ministériels. Les représentants de l'association des producteurs de grains se sont aussi rendus à la capitale; ils sont venus de leur propre mouvement ; ils ont assisté à nos conférences, bien que personne ne les eût invités. Les députés de la gauche auraient pu parfaitement rencontrer ces messieurs, s'ils l'eussent désiré.

M. LAKE : Nous n'avons appris la chose que plusieurs jours après que ces conférences eurent lieu.

M. BURROWS : Ces messieurs sont tous ici, et il est parfaitement libre aux députés de la gauche de discuter la question avec eux. Ils seraient bien aises, je crois, de faire connaître leurs avis aux honorables députés. Il ne s'agit pas ici d'une question de parti et je regrette que les députés de la gauche cherchent à en faire une question de parti.

M. STAPLES : L'honorable député prétend-il que ces messieurs se sont rendus à ces réunions sans invitation, qu'ils se sont tout simplement rendus au bureau du ministre, sans plus de cérémonie ?

M. BURROWS : Si l'honorable député veut bien exercer un peu son intelligence, il saisira ma pensée. Ces messieurs, ai-je dit, n'ont pas été invités à Ottawa, ils sont venus de leur propre mouvement pendant que la Chambre discutait ce projet de loi ; ils avaient parfaitement le droit d'assister aux réunions qui se tenaient et nous avons été bien aises de conférer avec eux.

M. LANCASTER : Pourquoi l'honorable député-ministre n'a-t-il pas invité les députés de la gauche à assister à cette assemblée, afin de bénéficier des avis exprimés par ces représentants de l'Ouest ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne saurais apporter de réponse à la question de l'honorable député qui, de concert avec ses amis, ne négligent rien pour donner une réponse acceptable au pays ; c'est-à-dire, qu'en toute occasion, ces messieurs n'hésitent nullement à transformer une affaire en question politique, et d'apporter des entraves aux délibérations de la Chambre, lorsqu'ils croient que le parti peut en bénéficier.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de l'Intérieur vient de faire une affirmation tout à fait gratuite. Il retombe dans son ancienne habitude ; il n'avait pas récidivé depuis quelque temps ; mais évidemment la vague chaude de ces derniers jours l'a tout bouleversé.

M. LANCASTER : La canicule affecte le cerveau.

M. R. L. BORDEN : Quel est le moyen de transformer cette affaire en question de parti ? Pour cela le ministre n'a qu'à puiser aux sources d'informations qui lui ont été ouvertes, puis de convoquer des députés de la droite à ces conférences, en laissant de côté les députés de la gauche. C'est ainsi qu'on réussit à transformer cette question en une affaire de parti. Si le ministre n'eût pas tenu à en faire une question de parti et s'il eût désiré bénéficier des services de toute la députation pour l'adoption de ce bill, alors lorsque ces représentants de l'Ouest se sont rendus ici pour exprimer leurs avis sur une question qui leur est familière, il aurait dû convoquer tous les députés de l'Ouest, des deux côtés de la Chambre. S'il désirait apporter tous les perfectionnements possible à ce projet de loi, dans l'intérêt du pays, il aurait appelé en conférence tous les représentants de l'Ouest, libéraux comme conservateurs, mais s'il tenait, au contraire, à consulter, en faisant cette loi, les intérêts du parti libéral, alors il a tenu précisément la conduite propre à atteindre ce but. Lorsque nous faisons ici une remontrance respectueuse à cet égard, et que nous demandons des renseignements, le ministre de l'Intérieur s'emporte et accuse les députés de la gauche d'entraver la discussion. C'est précisément là le traitement qu'on peut attendre du ministre de l'Intérieur lorsqu'il perd la tramontane.

(La séance du comité, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.).

Sur l'article 5 (les articles 10 à 16 abrogés).

L'hon. M. OLIVER : Ces articles se rattachent à l'article relatif à la nomination d'un peseur et au pesage du grain. Ces dispositions figuraient dans la loi relative à l'inspection des grains et la loi relative aux grains du Manitoba, et afin de parer à toute confusion, nous avons jugé utile de les faire disparaître de la loi des grains du Manitoba, qu'il s'agit ici de modifier, et de les laisser subsister dans la loi relative à l'inspection des grains.

Sur l'article 8 (cautionnement du titulaire d'une patente).

L'hon. M. OLIVER : Cette disposition se rattache au cautionnement fourni par l'exploitant d'un entrepôt de tête de ligne. Elle ajoute à l'article 18 dont voici le texte : "néanmoins, lorsqu'une personne obtient une patente pour plus d'un élévateur, il n'est pas nécessaire qu'elle fournisse plus d'un cautionnement" l'amendement que voici : "dont le montant ne dépassera pas le maximum ci-haut fixé", le maximum étant établi dans la partie précédente de l'article, au chiffre de $50,000.

Sur l'article 9.

L'hon. M. OLIVER : Je propose la radiation du paragraphe 4 et la substitution de ce qui suit :

Les grains ne quitteront pas un point terminal public sans avoir été pesé officiellement, à moins que le propriétaire ou son agent n'en ordonne autrement.

Voici la différence entre cet amendement et celui apporté par le bill du Sénat : d'après ce dernier, les grains consignés à un élévateur public de tête de ligne dans les limites du district d'inspection du Manitoba ne doivent pas quitter ce district, sans avoir été pesés officiellement. Mon amendement porte que si le propriétaire donne un ordre en ce sens, il n'est pas nécessaire de peser le grain et le propriétaire n'est pas tenu d'acquitter les frais de pesage.

M. STAPLES : Cela s'appliquerait surtout aux marchands de grain ?

L'hon. M. OLIVER : A tout le monde.

M. LAKE : Cette disposition s'applique au grain emmagasiné dans un élévateur de tête de ligne ?

L'hon. M. OLIVER : Cet article s'applique au grain qui passe par un point termi-

nal, sans être déposé dans l'élévateur. Le bill du Sénat porte que ce grain doit être déchargé, pesé, puis remis dans le wagon avant d'être expédié et il y a les frais à payer sur ce grain.

Au Sénat, on a jugé qu'il serait opportun, dans l'intérêt public, que les grains à destination de l'Est pussent être officiellement pesés aux endroits où il se trouverait des installations à cette fin. Mais après réflexion, on a cru qu'il y avait lieu de dispenser de la formalité de la pesée, et de permettre l'envoi direct des grains, dans le cas de tout expéditeur désireux de s'épargner cette dépense et qui ne voudrait pas prendre cete précaution.

M. STAPLES : Une des fins de l'amendement, c'est de hâter le transport des grains.

L'hon. M. OLIVER : Précisément.

M. LAKE : L'amendement fait au bill du Sénat parle de grain expédié sur tout élévateur public de tête de ligne, tandis que l'amendement de l'honorable ministre parle d'un point terminus public.

M. SPROULE : Quelle distinction faites-vous entre un point terminus et un élévateur de tête de ligne ?

M. CRAWFORD : Il pourrait arriver que le grain fût expédié sur un élévateur public de tête de ligne, puis réexpédié sur un endroit plus éloigné. Aux termes de cette disposition, si le grain est expédié sur un élévateur de tête de ligne, il sera nécessaire de le peser, même si l'ordre était donné plus tard de le réexpédier sur un point plus éloigné.

M. STAPLES : S'il est mis dans un élévateur, il sera certainement pesé ; mais s'il est réexpédié, il est facultatif pour le propriétaire de le faire peser ou non.

L'hon. M. OLIVER : C'est cela.

M. STAPLES : Je n'y vois pas d'objection, pourvu que l'expéditeur se rende compte parfaitement de la portée de l'amendement.

M. WM WRIGHT : Combien faut-il payer pour le transbordement du grain hors du wagon et son pesage ?

L'hon. M. OLIVER : Le pesage officiel du grain se fait moyennant une taxe de trois quarts de cent par boiseau, ce qui est un droit assez lourd.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 10, paragraphe 11.

Tout entreposeur public de tête de ligne, dans le district d'inspection du Manitoba, doit assurer contre l'incendie tous grains reçus, maniés ou emmagasinés par lui, en des compagnies satisfaisantes au commissaire, et pour un montant approuvé par lui.

M. OLIVER.

L'hon. M. OLIVER : Je propose l'insertion des mots suivants : Toutefois, la disposition de ce paragraphe ne sera pas applicable aux entreposeurs de transbordement de l'Est. Cette exception est faite en faveur du propriétaire de l'élévateur de transbordement, pour cette raison qu'au moment où le grain parvient à cet élévateur de transbordement de l'Est, il est déjà assuré par son propriétaire, et il n'y a plus lieu d'imposer l'obligation d'assurer, comme en ce qui regarde l'extrémité ouest. Aussi loin que le terminus de Fort-William, où le cultivateur expédie son grain, il n'est pas en mesure de prendre des moyens spéciaux pour l'assurer. Aussi, imposons-nous à l'entreposeur l'obligation d'assurer tout ce qui se trouve dans son entrepôt. Mais nous exceptons la division de l'Est, parce que l'entreposeur effectue l'assurance et que le marchand voit lui-même à assurer le grain.

M. STAPLES : Le propriétaire se trouve ainsi pleinement protégé sur tout le parcours ?

L'hon. M. OLIVER : Il voit à se garantir lui-même, une fois que le grain a quitté Fort-William. Il est protégé jusqu'à Fort-William, mais une fois que le grain a quitté cet endroit, l'acheteur doit voir lui-même à effectuer l'assurance nécessaire.

M. SCHAFFNER : On a proposé d'interdire l'expédition du grain après inspection, si ce n'est sur un ordre par écrit du propriétaire ou de son agent à cet effet.

M. CONMEE : On pourrait lui permettre de le faire par télégramme.

L'hon. M. OLIVER : Il pourrait être décidé qu'un télégramme ne constitue pas un ordre suffisant, bien qu'il fût suffisant.

M. SCHAFFNER : C'est mieux, en tout cas, que ce qu'on exige maintenant.

M. CONMEE : Il faut que l'entreposeur ait quelque preuve que l'ordre a été donné ; il verra à se protéger lui-même.

M. CRAWFORD : Il pourrait le faire par téléphone.

L'hon. M. OLIVER : Je propose l'addition du paragraphe suivant :

Pourvu toutefois que ce paragraphe ne s'applique pas aux entreposeurs de transbordement de l'Est.

M. CONMEE : Je désire signaler le paragraphe 8 de l'article 9 qui est ainsi conçu :

Les grains de différentes qualités, en entrepôt dans un élévateur public de tête de ligne dans le district d'inspection du Manitoba, ou dans un élévateur de transbordement de l'Est, ne doivent jamais être mélangés.

Voici ce qui pourra se produire. En vertu de cette disposition, il est permis de mélanger diverses qualités de grains à Winnipeg et à Saint-Boniface, mais il est interdit de

le faire aux élévateurs de tête de ligne ou de transbordement. Cela remet sur le tapis le sujet de la motion que j'ai proposée ce matin. Cette disposition me paraît décidément injuste. Toute mesure prise ou toute convention intervenue en vue de la manipulation du grain à Winnipeg, devrait également avoir son effet en ce qui regarde les autres élévateurs. Je ne vois pas pourquoi on ne déclare pas cette disposition applicable à tous les élévateurs dans la division d'inspection du Manitoba. Si l'on a eu l'intention de placer sous ce régime les élévateurs de tête de ligne de cette division—et les élévateurs de Port-Arthur et de Fort-William sont compris dans la division du Manitoba—et d'y inclure également les élévateurs de transbordement de l'Est, je me permettrai de demander au ministre s'il ne pense pas que la rédaction de cet article devrait être modifiée de manière à comprendre les élévateurs de Winnipeg?

M. LAKE : Pourquoi fait-on une distinction entre l'élévateur de nettoyage et de curage à Port-Arthur et Fort-William et celui à Winnipeg. Il semble y avoir une distinction en ce qui regarde la classification.

L'hon. M. OLIVER : L'explication de la différence que signale l'honorable membre, c'est que, pour les fins du commerce, on s'est rendu compte qu'il était nécessaire de fonder les échanges de grain sur la qualité plutôt que sur l'échantillon. Le grain est acheté sur échantillon, mais il est revendu suivant sa qualité ; il est acheté du cultivateur sur échantillon, mais il atteint le consommateur classé suivant la qualité. Il est un endroit où le changement s'opère du commerce sur échantillon au commerce sur qualité. L'opinion générale paraît être que c'est à Winnipeg qu'il convient d'opérer ce changement. Il faut que ce changement se fasse quelque part, et l'opinion générale paraît être qu'il y a lieu de désigner dans ce but un point unique, et non pas plusieurs localités empiétant les unes sur les autres. On est d'opinion que Winnipeg est l'endroit qui convient le mieux à tous égards pour opérer ce changment de l'échantillon à la qualité, comme base des échanges.

D'une manière générale, on peut dire que les grains sont concentrés sur un certain point et qu'ils sont inspectés. En conséquence, comme c'est à Winnipeg que le passage se fera du commerce sur échantillon au commerce sur qualité, on a jugé opportun de déclarer inapplicables à Winnipeg et aux endroits à l'ouest de Winnipeg les dispositions qui ont pour but de préserver l'indemnité du grain à partir de Winnipeg vers l'est, Winnipeg étant le point de rencontre de la pratique des achats suivant la qualité et du lieu d'inspection.

M. CONMEE : Je ne saurais accepter l'opinion du ministre à cet égard.

L'hon. M. OLIVER : Ce n'est pas mon opinion que je donne en ce moment. Je me borne à constater que c'est là l'opinion générale ; c'est une simple constatation que je fais.

M. CONMEE : Je suis heureux d'apprendre que l'esprit du ministre n'est pas préjugé dans la matière. De fait, la plus grande partie des grains expédiés de l'Ouest à l'heure qu'il est n'est pas inspecté à Winnipeg. Il s'en trouve une autre partie considérable qui est expédiée dans les cours à Winnipeg, et aux termes du présent projet de loi, le propriétaire pourra retenir ce grain vingt-quatre heures pour le vendre sur échantillon, s'il le désire. S'il ne donne pas l'ordre de le mettre dans les élévateurs, ou de le faire passer sur une voie de garage pour être manipulé, il poursuit sa route. Ce grain est parfois classé à Winnipeg ; le grain n'est pas toujours inspecté à Winnipeg, si ce n'est lorsqu'il a passé par l'élévateur. Cette diposition prépare les voies à la vente sur échantillon, au changement des conditions et au changement de propriétaire à Winnipeg, il est assez rare qu'il sont encore la propriété du cultivateur ; il est la propriété du négociant, et celui-ci nous dit dans le présent projet de loi. Je réclame le droit de le metre dans l'élévateur et, d'améliorer sa qualité, de l'élever du "No 2 Northern" au "No 1" ; je réclame le droit de le mélanger et de le classer, mais je ne permettrai à personne autre de le faire. Par ce texte de loi, nous interdisons cette pratique aux propriétaires d'élévateurs publics, de tête de ligne ou de transbordement au aucun autre endroit du Canada. Il serait injuste à mon sens de voter pareille loi.

M. TURRIFF : L'honorable membre donne à penser que la masse du blé expédié de l'Ouest sur Winnipeg est mis dans les élévateurs à cet endroit avant d'être classé. Je suis convaincu qu'il s'en trouve au plus 1 p. 100 traité de cette manière : la plus grande partie en est expédiée des diverses stations à l'ouest de Winnipeg, inspectée et classée en route à travers Winnipeg, et déposée dans l'élévateur de tête de ligne à Port-Arthur.

M. CONMEE : Une grande partie du blé n'est-elle pas placée dans les élévateurs à Winnipeg sans inspection, et expédiée de ces élévateurs une fois classée ?

M. TURRIFF : Une très petite partie seulement. La plus grande partie est expédiée de l'élévateur local directement sur l'élévateur de tête de ligne.

M. CONMEE : L'honorable député, bien qu'il soit de l'Ouest, n'en est pas moins dans l'erreur. J'ai consulté l'inspecteur Horne, et il m'a déclaré qu'il n'était pas inspecté de grain avant d'être mis dans les élévateurs de Winnipeg, de telle sorte que l'inspection de ce grain à Winnipeg est une

inspection après nettoyage du grain. Je ne m'oppose pas à ce qu'on autorise à Winnipeg la vente sur échantillon, ou aucune autre chose, mais je dis : Cessez de nous prendre à la gorge, nous ne voulons pas être traités autrement que les gens de Winnipeg.

M. BURROWS : Cet amendement est inséré à la prière des cultivateurs, et pour leur avantage.

M. CONMEE : Je n'ai pas dit qui l'avait fait insérer.

M. BURROWS : Vous avez dit que c'était fait dans l'intérêt des marchands de grain. Il est vrai que le grain est déposé dans les élévateurs à Winnipeg sans inspection, nettoyé, mélangé, peut-être, dans une certaine mesure, et expédié de l'élévateur, après y avoir été classé. Si je comprends bien, la fin du présent amendement est d'autoriser le cultivateur à détenir son wagon à Winnipeg, durant une période de vingt-quatre heures, ce qui lui permettra peut-être de le vendre sur échantillon, suivant son mérite intrinsèque, enfin, de retirer tout l'avantage possible de toute supériorité qu'il peut avoir. A mon avis, l'inspection des grains à Port-Arthur ne saurait donner de résultat satisfaisant, mais c'est une question qu'il appartient à la Chambre de décider.

M. LAKE : Se nettoie-t-il dans les élévateurs à Winnipeg d'autre grain que celui appartenant aux compagnies propriétaires de ces élévateurs ?

M. BURROWS : Je ne le pense pas. Nous voulons accorder aux cultivateurs le droit de vendre sur échantillon, à Winnipeg, préalablement à l'inspection du grain.

M. CONMEE : Ce n'est pas la détention du wagon que je discutais, mais la disposition du paragraphe 8 qui interdit le mélange des grains dans un élévateur public de tête de ligne, ou dans un élévateur de transbordement de l'Est. Si cette législation est opportune en ce qui regarde les élévateurs de tête de ligne et les élévateurs de transbordement de l'Est, elle doit être opportune en ce qui regarde les élévateurs de Winnipeg. Quelqu'un peut-il me montrer en quoi pareille mesure sera avantageuse aux cultivateurs ? Je suis émerveillé de voir quel grand nombre de personnes de Winnipeg et du voisinage ont une vive affection pour les cultivateurs ; toute cette législation serait dans son intérêt.

L'hon. M. OLIVER : Ce sont les cultivateurs qui les envoient ici.

M. CONMEE : Alors, tout ce que je puis dire, c'est que le Seigneur vienne en aide aux cultivateurs. Voici une disposition qui évidemment n'est pas à l'avantage du cultivateur, mais à l'avantage de ceux qui se livrent au commerce des grains à Winnipeg, puisqu'elle est prohibitive à l'égard de tous autres. Je soumets que l'article devrait être modifié de manière à comprendre tous les élévateurs, ou du moins les élévateurs de Winnipeg et de Saint-Boniface, les élévateurs de tête de ligne et les élévateurs de transbordement de l'Est.

M. STAPLES : Je prie le ministre de nous dire quelles opinions ont été exprimées à cet égard par les délégués de la société des producteurs de grains. Il était à la conférence avec eux, et il est bien évident que l'honorable député de Rainy-River n'y était pas.

M. CONMEE : L'honorable membre est dans l'erreur ; j'ai discuté la question avec eux.

M. STAPLES : Evidemment, vous l'avez fait, comme on le voit par la lutte que vous faites en ce moment. Je suis assez favorable à l'attitude que vous prenez, et je ne trouve pas votre raisonnement mauvais. Serait-il opportun d'adopter votre proposition, je ne saurais me prononcer à cet égard, mais il semblerait qu'on fait une distinction injuste à l'encontre des élévateurs de Port-Arthur. Je conçois que les grains expédiés par les sentiers de traverse, par voie de Morris, d'élévateurs de l'intérieur de plates-formes de chargement, et de fermes particulières, ne seraient pas soumis au même régime que d'autres grains traversant Winnipeg ; et on se demande pourquoi les expéditeurs de ce grain ne jouiraient pas du même privilège, à Port-Arthur et à Fort-William, que ceux dont les envois de grains passent par Winnipeg. Il y a beaucoup de bon dans le raisonnement de l'honorable membre, et j'aimerais à obtenir des explications à cet égard. Pour le moment, je ne saurais dire s'il serait opportun d'étendre le privilège aussi loin vers l'est de Fort-William et Port-Arthur, car je n'ai pas été aussi bien à même d'étudier la question que ces honorables députés de la droite. Quelles sont les vues de M. McKenzie et de M. Langley à cet égard ?

L'hon. M. OLIVER : Ce paragraphe qui a été spécialement modifié, nous ne nous proposons pas de le modifier encore une fois. C'est sous cette forme qu'il nous est arrivé du Sénat, et, d'après la connaissance que j'en ai, il n'a été fait aucune proposition de changement par aucun des honorables députés mentionnés par l'honorable membre (M. Staples).

M. STAPLES : Trouve-t-on à redire au raisonnement soumis par l'honorable député de Rainy-River ?

L'hon. M. OLIVER : Je n'en saurais rien dire, mais il n'a pas été fait, à la rédaction du paragraphe tel qu'il appert au bill, d'objection autre que celle que vient de faire l'honorable représentant de Rainy-River. Il n'est pas douteux qu'à l'égard du grain qui ne passe pas par Winnipeg, il n'y

ait lieu de prescrire son inspection à Fort-William, et il existe une disposition à cet effet ; malheureusement l'honorable membre est d'avis que la disposition relative à l'inspection de ce grain à Fort-William ne permet pas de pratiquer le mélange des grains à cet endroit ; tandis que, comme il l'affirme, il est possible de faire ce mélange à Winnipeg ou en tout endroit à l'ouest de cette ville. C'est exact, et s'il y a là une injustice, c'est l'injustice dont il se plaint. Ce n'est pas une opinion personnelle que j'énonce en la matière ; je me borne à constater les faits. Personne n'ignore que tout cultivateur dans l'Ouest est fermement persuadé que tout mélange irrégulier des grains est pour lui, de quelque manière, une occasion de perte. C'est sa conviction, à tort ou à raison, et cette commission royale a été nommée dans le but même d'éclaircir cette question de la manipulation du grain une fois qu'il a quitté le chariot du cultivateur, et de trouver quelque moyen qui assurerait la livraison de ce grain sur le marché le plus éloigné à peu près dans le même état où il a été expédié par le producteur. Dans ces conditions, je suis convaincu que la classe agricole de l'Ouest verrait, non seulement avec méfiance, mais avec beaucoup de mécontentement la Chambre autoriser le mélange des grains dans aucun élévateur au delà du point de première inspection, c'est-à-dire Winnipeg. L'honorable membre nous a demandé d'autoriser le mélange des grains à Fort-William, à Winnipeg et aux élévateurs de l'Est. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il est dans la même situation que le fameux juré qui, une fois le verdict rendu, observa qu'il n'avait jamais auparavant été associé à onze hommes aussi entêtés. L'honorable membre a une opinion bien tranchée. Mais l'embarras, c'est que, autant que je sache, il est absolument seul à la tenir parmi les producteurs de grains. Il est possible qu'il ait raison et que les autres aient tort, mais je dois m'en tenir à l'opinion de la majorité en la matière, et l'opinion de la majorité est nettement opposée au libre mélange des grains, en aucun point plus éloigné vers l'est que Winnipeg.

M. STAPLES : Le ministre a-t-il quelque preuve qu'il se mélange ou ne se mélange pas de grain dans ces élévateurs de Winnipeg.

L'hon. M. OLIVER : C'est admis ; on ne le conteste pas, je pense.

M. STAPLES : S'il m'est permis de répéter ce qu'à dit une autre personne qui n'est pas ici présente, un des délégués à la convention a exprimé l'opinion que la pratique de mélanger les grains devrait être interdite à Winnipeg tout comme on tente de l'interdire à Port-Arthur et à Fort-William.

M. SCHAFFNER : Pourquoi pas ?

L'hon. M. OLIVER : C'est là une autre question à laquelle je ne suis pas prêt à répondre sur-le-champ. Occupons-nous d'une chose à la fois. Ce que j'en dis est simplement pour faire voir à quel point l'honorable membre (M. Conmee) est en minorité, lorsqu'il prétend que le mélange des grains devrait être autorisé, non seulement à Winnipeg, mais à Port-Arthur et dans les ports de l'Est.

M. STAPLES : Si les cultivateurs s'opposent d'une manière absolue à ce qu'on mélange les grains, pourquoi autorise-t-on cette pratique à Winnipeg, ou encore, si cette pratique est autorisée à Winnipeg, pourquoi est-elle interdite ailleurs ? La pratique du mélange doit être tout aussi condamnable à Winnipeg qu'aux élévateurs de tête de ligne ou de transbordement.

M. CONMEE : Je ne suis pas tellement en minorité que le ministre semble le croire. Qui est-ce qui composait le jury ? C'étaient les acheteurs de grain de Winnipeg et quelques administrateurs de chemins de fer nullement intéressés à la question. Il s'y trouvait également deux ou trois délégués de la classe agricole, et je ferai observer que ces délégués étaient de mon avis. J'ai soumis le texte de la présente résolution à l'un deux et il l'a approuvée, j'oublie son nom ; il l'a jugé irréprochable.

M. STAPLES : Etait-il délégué par le Manitoba ou par le Saskatchewan ?

M. CONMEE : Il était du Saskatchewan. Je l'ai soumis à un autre cet après-midi, et il m'a déclaré : Cela veut dire qu'on pourrait faire le mélange aux élévateurs de tête de ligne? J'ai répondu : Oui, cela voudrait dire le mélange des classes marchandes, mais non pas le mélange de blé nettoyé avec du blé décoloré. Il a répliqué : Je suis opposé à tout mélange. J'ai repris : Ne savez-vous pas qu'il se fait du mélange à Winnipeg? Il a répondu : Non. J'ai demandé : Etes-vous favorable à la pratique de mélanger le grain à Winnipeg? Il a répondu : Non. J'en conclus que les représentants des cultivateurs sont de mon avis sur le sujet. S'il est légitime de le faire à Winnipeg, il est également légitime de le faire ailleurs ; bornez-vous à faire ce que l'on fait à Winnipeg. Je n'en demande pas davantage, et je ne serai pas satisfait à moins.

M. CRAWFORD : Le ministre a très nettement défini l'attitude des cultivateurs en ce qui regarde la pratique du mélange. Ils sont persuadés que les mélanges que l'on fait dans les élévateurs leur causent un préjudice. Cette disposition est insérée dans le projet de loi en vue de faire disparaître cette pratique autant que possible. Les cultivateurs espèrent réussir à faire établir ce moyen de contrôle dans tout l'Ouest, et ils demandent que l'interdiction du mélange des grains, faite en ce qui regarde Fort-William, soit étendue à Winnipeg. Les cultivateurs de l'Ouest comptent

acquérir la propriété de tous les élévateurs dans le pays, et voudraient assurer l'expédition du grain et sa livraison au meunier sans que rien ait été changé à sa classification et à ses caractères propres. C'est à quoi vise le cultivateur, et il espère bien y arriver dans un avenir rapproché. La grande masse du grain est inspectée à Winnipeg, et une fois ce grain inspecté, il n'y faudrait plus toucher ; il devrait arriver au meunier sans que rien ait été changé à son certificat d'inspection. Si cet amendement est adopté, les abus dont nous souffrons actuellement se perpétueront. Il va se faire peut-être un peu de mélange de grain à Winnipeg, mais la plus grande partie du grain est expédiée directement en wagons complets sur Fort-William. Moins de 5 p. 100 du blé de l'Ouest passant par Winnipeg entre dans les élévateurs à cet endroit.

M. CONMEE : L'honorable membre a déclaré que presque tout le grain était classé et inspecté à Winnipeg, et si tel est le cas, il n'est pas classé avant de sortir de l'élévateur.

M. STAPLES : Pourquoi ne serait-il pas inspecté dans les élévateurs? Est-ce que cela ne faciliterait pas la solution de la difficulté?

M. CONMEE : Cela faciliterait la solution de la difficulté. Si le grain était inspecté à Winnipeg au sortir de l'élévateur, cela voudrait dire qu'au préalable on aurait été à même de le manipuler et de le mélanger au besoin. Aucun cultivateur intelligent, je pense, ne jugera que ma proposition est de nature à lui nuire. Si le représentant de Lisgar (M. Greenway) était ici, il m'approuverait, je pense, de dire que le cultivateur est en mesure de maintenir l'identité de son grain, et peut en mélégeant ceux de la meilleure classe avec d'autres, réaliser un bénéfice de $100 sur un wagon. Dans 90 p. 100 des cas, le cultivateur se défait de son grain avant qu'il ait atteint Winnipeg. Qui donc profite de l'élévation de la qualité ? Grâce à cette pratique, on améliore la qualité du blé en le débarrassant des matières terreuses et des petits grains, on augmente sa valeur, et c'est le marchand de grains qui en bénéficie. Que le grain soit inspecté à Winnipeg ou à l'ouest de Winnipeg, l'inspection s'en fait toujours de nouveau à Port-Arthur et à Fort-William. Je reconnais qu'il ne serait pas opportun de changer la classification du grain une fois faite à Winnipeg, mais M. Horne est inspecteur en chef, et dans tous les cas de divergences d'opinion, c'est la sienne qui prévaut. Il arrive tous les jours à Port-Arthur et Fort-William qu'on refuse de classer le blé comme on le classe à Winnipeg, et les wagons sont retenus tant que l'affaire n'a pas été réglée entre les inspecteurs. Tant que le certificat de l'inspection faite à Winnipeg n'a pas été restitué, il ne paraît pas y avoir de recours valable en loi, et il est difficile de déterminer exactement ce qu'il y a lieu de faire du grain dans ces circonstances. Dans tous les cas, il se fait une inspection à l'élévateur de tête de ligne, et il n'y a que sur celle-là qu'on puisse compter. Si l'inspection faite à Winnnipeg est valable, pourquoi faut-il une nouvelle inspection à Port-Arthur et à Fort-William ? De fait, l'élévateur de tête de ligne est le seul endroit où il convienne de faire l'inspection.Ma prétention est que si vous permettez de faire ce mélange à Winnipeg, vous ne devriez pas l'interdire aux élévateurs de tête de ligne. Cherchez à l'empêcher à Winnipeg, et vous verrez avec quelle promptitude il vous arrivera une députation pour vous demander de modifier la loi.

M. SCHAFFNER : A mon avis, il ne devrait se faire de mélange nulle part, et dans ce but je propose de modifier la rédaction de l'article de la manière suivante :

Dans aucun cas, que ce soit dans un élévateur, public ou privé, du district d'inspection du Manitoba, ou dans un élévateur de transbordement de l'est, il n'est permis de mélanger des grains de diverses classes pendant qu'ils sont en entrepôt.

Je désire, au moyen de cet amendement, empêcher cette pratique du mélange à Winnipeg.

M. LAKE : Si cet amendement empêche le mélange des divers grains à Winnipeg, je m'y déclare favorable. Le cultivateur désireux de faire nettoyer son grain convenablement avant l'inspection est obligé de le vendre au propriétaire d'un de ces élévateurs de mélange à Winnipeg qui sont des exploitations particulières. Sans doute, il a l'alternative d'expédier ce grain à un élévateur de Fort-William, mais dans ce cas, l'inspection se fait avant le nettoyage.

M. CONMEE : Et il n'y a pas de seconde inspection.

M. LAKE : Et il n'y a pas de seconde inspection subséquemment au nettoyage. Il arrive fréquemment que le cultivateur voudrait faire nettoyer son grain convenablement et en améliorer la qualité avant l'inspection ; mais l'effet du présent projet de loi serait de le forcer à le vendre préalablement au nettoyage ; il favorise donc l'acheteur au détriment du cultivateur. On nous a assuré que tout cela était fait dans l'intérêt du cultivateur, qu'il avait intérêt à ce qu'il fût possible de nettoyer le grain à Winnipeg. Il n'en est rien. Avant que le grain puisse être admis dans l'élévateur de nettoyage il a cessé d'être la propriété du cultivateur. Pour ma part, je partage l'opinion du ministre, d'après laquelle la grande majorité des habitants de l'Ouest serait d'opinion que le blé ne doit pas être manipulé, une fois qu'il est sorti des mains du cultivateur ; qu'il devrait être inspecté et classé tel qu'il est. Je suis loin d'ap-

prouver la pratique du mélange qui se fait à Winnipeg, et pour assurer à tous le même traitement, sans favoritisme pour personne, il faudrait que tout le grain fût inspecté et classé avant de parvenir à l'élévateur de mélange, soit à Winnipeg soit à Port-Arthur.

M. CASH : Nous ferons bien d'aborder le règlement de cette question avec prudence pour cette raison-ci. Je sais que les cultivateurs de l'Ouest en général tiennent à avoir un point de distribution à Winnipeg ; mais si vous adoptez un amendement comme celui-ci, ce désidératum ne sera plus dans l'ordre des choses possibles. Il est certain que les cinq sixièmes de la récolte du Nord-Ouest sont mélangés dans des élévateurs. Ces établissements ne sont pas assez spacieux pour permettre l'emmagasinage à part ses envois de chaque expéditeur.

Il est certain également que le grain est inspecté à Winnipeg par chargement de wagon. L'honorable représentant de Rainy-River (M. Conmee) se figure que le grain est déposé dans un élévateur en vue de son inspection ; or, personne dans l'Ouest n'ignore que le grain est inspecté dans le wagon. Les échantillons sont prélevés dans le wagon et inspectés, et le grain continue son trajet sur Fort-William. J'ignore quelle proportion de ce grain est vendue à Winnipeg, ou passe par l'élévateur à cette endroit, mais c'est une très petite proportion. On a été mal inspiré en accordant un privilège spécial aux propriétaires d'élévateurs de Winnipeg en vue de l'achat et du mélange du grain, privilège qui est refusé aux propriétaires d'élévateurs de Port-Arthur et de Fort-William. Si je comprends l'affaire—et j'ai assisté à toutes les conférences, sauf une—il y a à Port-Arthur un propriétaire d'élévateur qui a pour spécialité le nettoyage, le séchage et le lavage du grain. Le grain est inspecté dans l'élévateur, et il est inspecté encore une fois à sa sortie ; et une fois entré dans l'élévateur à Port-Arthur, il est mélangé, de telle sorte que son identité est détruite, sauf que s'il est classé comme "n° 1 écuré", il sera déposé dans le compartiment affecté au grain "n° 1 écuré", et vendu comme tel. Il serait donc très malheureux, à mon point de vue, de permettre de faire le mélange du grain dans cet élévateur. Le propriétaire de cet établissement, je le sais, est d'opinion que le grain ainsi écuré est par le fait même amélioré, et supérieur au blé n° 1. Il est aussi d'opinion que le blé humide n° 1 est amélioré par le séchage qui en est fait, au point d'être supérieur au grain qui n'était aucunement humide. Si telle est son opinion, et s'il mélange les grains, le résultat sera très déplorable. La fin principale que se proposent les cultivateurs en demandant cette législation est d'empêcher qu'on ne mélange les grains de diverses classes, et aussi d'avoir un point de distribution à Winnipeg ; de telle sorte que si leur grain est classé au-dessus du n° 2, bien qu'au-dessous du n° 1, ou encore est classé comme intermédiaire entre le n° 2 et le n° 3, ils aient le bénéfice du surcroît de valeur acquis à leur grain ; et la seule manière dont ils puissent obtenir ce résultat, c'est en ayant un point de distribution à Winnipeg où il leur soit possible de vendre sur échantillon. L'acheteur à Winnipeg aura le même droit d'acheter ce grain que le meunier d'Ontario ou d'Europe. Si le marchand l'achète, il sera libre de le mélanger dans l'élévateur de Winnipeg, vu qu'il n'a pas été classé. Le cultivateur a alors plus de chance d'obtenir la pleine valeur de son grain. Il ne faudrait plus permettre de mélange une fois que le grain a été inspecté.

S'il doit y avoir une inspection à Fort-William, il faudra y installer un personnel semblable à celui que nous avons à Winnipeg ; il faudra doubler le nombre des employés. Il me semble que l'inspection devrait se faire à un seul endroit, peu importe que ce soit à Winnipeg ou à Fort-William.

M. LAKE : L'idée de l'honorable député d'établir un marché sur échantillons à Winnipeg est très juste, passé le 15 de décembre ; mais avant cette date elle aurait cet inconvénient que le cultivateur ne peut pas faire mélanger et nettoyer son grain avant l'inspection, tandis que le commerçant le peut dans l'élévateur de Winnipeg.

M. BURROWS : Le cultivateur ne le peut pas parce qu'il n'a pas d'élévateur.

M. LAKE : Exactement. On a prétendu qu'environ 5 p. 100 du grain qui arrive à Winnipeg vont dans les élévateurs de cette ville ; cela veut dire que les commerçants de grain s'entendent pour établir une classe qui se rapproche autant que possible des autres classes, et ce sont eux qui retirent le bénéfice de ce mélange, tandis que le cultivateur ne le peut pas. Je maintiens qu'il vaut mieux interdire complètement le mélange. Tout le grain, en arrivant à Winnipeg, devrait être inspecté et classé. Je suis tout à fait contre le mélange du grain à Winnipeg, d'autant plus qu'il n'est pas permis à Port-Arthur et qu'en accordant ce privilège à Winnipeg, on commet une injustice envers les cultivateurs qui sont obligés de se servir des élévateurs à Port-Arthur et à Fort-William.

M. CONMEE : Je serais en faveur de classer le grain d'après sa qualité, comme on fait dans le Minnesota, mais je suis dans la minorité. Mais les élévateurs de Winnipeg et presque tous ceux de Port-Arthur et de Fort-William, possèdent le même outillage que les élévateurs de M. King. Il n'est pas nécessaire de faire une exception pour ce dernier, puisque les autres élévateurs sont outillés de la même manière que les siens, bien qu'ils ne se servent peut-être pas autant de cet outil-

lage. A Winnipeg, ils peuvent faire tout ce que M. King fait à Port-Arthur. J'ai ici un amendement dont je donnerai lecture, car il est possible que ceux qui appuient l'amendement qui est proposé préfèrent celui-ci. Le 1er paragraphe de l'amendement proposé tend à modifier l'article des définitions dans l'ancienne loi.

M. STAPLES : Qu'est-ce que l'honorable député entend par l'ancienne loi ?

M. CONMEE : J'entends la loi des grains du Manitoba, chapitre 83, qu'il s'agit de modifier. Le 8e paragraphe de l'article des définitions de cette loi, dit :

" Elévateur public de tête de ligne " comprend tous les élévateurs situés à une localité déclarée tête de ligne par le ministre et qui fait affaire, moyennant rétribution, où du grain est emmagasiné en grenier, soit que les grains des différents propriétaires y soit mélangés ensemble, soit qu'ils y soient emmagasinés de telle façon que l'identité des différents lots ou colis n'en puisse être exactement retrouvée.

L'expression " élévateur de tête de ligne " dans les dispositions de la présente loi concernant les élévateurs de tête de ligne et les entrepôts, comprend un entrepôt.

L'amendement proposé tend à changer cela. Un homme peut dire : Je ne possède pas un entrepôt public ; je n'enmagasine que mon propre grains et non moyennant rétribution ; j'ai le droit de faire les mélanges qu'il me plaira. L'amendement du ministre dit :

" Elévateur public de tête de ligne " comprend tout élévateur situé à une localité déclaré tête de ligne par le ministre et " élévateur de tête de ligne " dans les dispositions de la présente loi, concernant les élévateurs de tête de ligne et les entrepôts, comprend un entrepôt.

Cela rend l'ancien article plus clair. Il existait des doutes sur la question de savoir si le ministre pouvait déclarer public un élévateur à Winnipeg ou ailleurs, que son propriétaire diviserait en deux en disant : cette moitié est publique et l'autre est privée, et dans cette dernière partie je puis faire tous les mélanges qu'il me plaira de faire. La loi ne s'applique pas aux propriétaires d'élévateurs à Winnipeg. Ces élévateurs ne sont pas des élévateurs publics de tête de ligne, et les règlements concernant les élévateurs publics de tête de ligne des autres localités, ne les concernent pas. Qu'ils soient publics ou privés, ils échappent aux dispositions de cette loi. Je propose l'amendement suivant qui fait disparaître les objections de certains honorables députés et qui me paraît juste :

Pourvu toutefois que tous les électeurs à Winnipeg ou Saint-Boniface, où le grain est emmagasiné, nettoyé ou mélangé et d'où du grain est expédié à l'est desdits ports, soient censés être des élévateurs publics de tête de ligne.

M. CONMEE.

Si cet amendement est adopté, tous les élévateurs à Winnipeg engagés dans ce genre d'opérations seront sur le même pied que les autres élévateurs de tête de ligne quant au mélange et sous les autres rapports. A mon point de vue, le mélange est la vraie chose. Le nettoyage du grain en augmente la valeur. On obtient ainsi un meilleur grain qui rapporte plus d'argent. Si les cultivateurs ne le font pas, c'est qu'ils n'ont pas l'outillage nécessaire. Mais il n'est pas juste d'établir une distinction au détriment des cultivateurs dont le grain n'est pas inspecté à Winnipeg, mais est expédié directement aux élévateurs de tête de ligne pour y être traité. Ils devraient avoir les mêmes privilèges que ceux dont le grain est inspecté à Winnipeg.

M. SCHAFFNER : Je demande à retirer mon amendement en faveur de celui de mon honorable ami.

L'hon. M. OLIVER : Je ne puis pas accepter cet amendement. D'abord, il n'est pas nécessaire, puisque dans toute localité déclarée tête de ligne par le ministre, tous les élévateurs sont assujetis aux dispositions de la loi. Le ministre est parfaitement autorisé à appliquer les dispositions de la loi aux élévateurs de Winnipeg, cet amendement est inutile. La seule différence, c'est que mon honorable ami propose que dans toute localité déclarée tête de ligne, tous les élévateurs seront publics. Quant à l'autorité du ministre de déclarer une localité tête de ligne, elle reste la même.

M. STAPLES : C'est le Parlement et non le ministre qui devrait le décider.

L'hon. M. OLIVER : Si mon honorable ami a raison, les cultivateurs et tous les intéressés dans la nomination d'une commission royale des grains étaient dans l'erreur. Il a lui-même demandé le mélange du grain en transit. Il se peut qu'il ait raison, mais il est seul de son avis. Le changement qu'il propose me paraît dangereux.

Il faut nécessairement que le mélange ait lieu, dans le cours ordinaire des affaires, car chaque cultivateur ne peut pas expédier, individuellement, son grain jusqu'en Angleterre et en préserver l'identité, pendant tout le voyage. Winnipeg est le grand point de concentration du grain ; il faut que le grain soit mélangé quelque part, avant d'arriver à Winnipeg, où à Winnipeg même, puisque c'est à cet endroit qu'il reçoit son classement définitif. On causerait certainement du tort aux cultivateurs en empêchant le mélange et le classement à Winnipeg. Vouloir qu'il n'y ait pas de mélange à Winnipeg, c'est demander de mettre fin à toute opération sur échantillon à Winnipeg. Les cultivateurs nous ont toujours laissé entendre que ce qu'ils désirent, c'est de pouvoir profiter autant que possi-

ble de l'avantage d'avoir Winnipeg pour comptoir. Dans les élévateurs de l'intérieur il faut nécessairement que le grain soit mélangé ; nous ne pouvons pas voter une loi pour le défendre.

M. STAPLES : Je prétends que le grain devrait sortir des élévateurs de Winnipeg avec la même marque qu'il avait en y entrant. Ce grain échantillon devrait être expédié par chargement de wagon, comme tout autre grain.

M. S. J. JACKSON : Les cultivateurs prétendent que ce serait un grand avantage d'avoir un marché sur échantillon à Winnipeg.

M. STAPLES : Je l'admets.

M. S. J. JACKSON : Supposons qu'il y ait un marché sur échantillons. Si un cultivateur a du blé n° 2 qui se rapproche beaucoup du n° 1, il n'en peut retirer aucun avantage, à moins que celui qui l'achète puisse le mélanger et en faire du n° 1.

M. STAPLES : J'admets que l'établissement d'un marché sur échantillons à Winnipeg ou dans l'Ouest serait ce qu'il y aurait de mieux.

M. S. J. JACKSON : C'est ce que nous faisons.

M. STAPLES : Mais le grain devrait être acheté comme échantillon et être expédié comme échantillon et non avec une marque quelconque ; il aura ainsi sa valeur intrinsèque ou commerciale, partout où il ira, Si on permet qu'il soit mélangé et classé, le bénéfice est problématique.

M. CONMEE : Le point en discussion n'a rien à faire avec un marché sur échantillons. Si les propriétaires d'élévateurs à Winnipeg sont autorisés à nettoyer et à mélanger le grain, ce sont eux, non les cultivateurs qui profiteront de la plus value donnée un grain par le nettoyage subi à Winnipeg.

M. LAKE : Il est parfaitement entendu que pour profiter de tous les avantages d'un marché sur échantillons, il faut que les propriétaires d'élévateurs à Winnipeg soient autorisés à mélanger le grain pour le classer, après le 15 décembre, mais avant cette date, je maintiens qu'il ne devrait pas y avoir de mélange aux élévateurs de tête de ligne, à Winnipeg, ni ailleurs.

(L'amendement de M. Conmee est rejeté.)

L'article modifié est adopté.

Sur l'article 19.

L'hon. M. OLIVER : Sur les feuilles imprimées qui ont été distribuées aux députés, on trouvera une proposition tendant à ajouter à ce nouvel article les mots : " ou sur son ordre par écrit ". Je ne sais pas si c'est bien important, mais cette modification m'a été demandée.

M. SCHAFFNER : C'est exactement ce que je demandais, dans l'article précédent.

L'hon. M. OLIVER : De cette manière l'entrepreneur ne fera pas la livraison, s'il n'est pas satisfait de l'ordre. Je ne vois pas qu'il ait besoin de la même protection.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 22 (disposition dans le cas où le billet d'achat au comptant n'a pas été retiré.)

M. STAPLES : Quel est l'objet de cet article ?

L'hon. M. OLIVER : Dans une opération entre le vendeur et l'acheteur, si ce dernier, après avoir donné un billet d'achat au cultivateur n'est pas en état de le retirer, le cultivateur se trouve à avoir une hypothèque sur le grain. S'il ne touche pas son argent dans un délai de tant d'heures, il fait valoir ses droits sur le grain emmagasiné. Cette disposition est introduite à la demande de la commission royale des grains.

Sur l'article 23.

L'hon. M. OLIVER : Je désire proposer, en plus, que la disposition pénale suivante soit ajoutée :

23a. Est modifié l'article 60 par l'addition du paragraphe suivant:

4. Sauf le cas où est accidentellement endommagé ou détruit, un élévateur régional public dans lequel du grain a été reçu pour emmasinage ordinaire, ainsi qu'il est prévu par la présente loi, si celui qui conduit l'élévateur refuse, lorsqu'il en est requis par le propriétaire, de rendre compte du grain, selon les termes du récépissé d'entrepôt donné sous le régime des dispositions de la présente loi, ou sur les ordres renouvelés du propriétaire, il est réputé coupable de contravention sous le régime de l'article 355 du code criminel, et est passible des peines prévues par ledit article et en outre de la confiscation de sa patente.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 24 (emmagasinage dans des compartiments spéciaux).

M. STAPLES : Dans certains élévateurs régionaux il faudra beaucoup de récipients.

L'hon. M. OLIVER : Ceci ne s'applique qu'au grain emmagasiné dans des compartiments spéciaux, et les cas ne seront pas très nombreux. On a conseillé de ne fournir des échantillons que lorsque le propriétaire du grain l'exige, mais il y aurait des inconvénients. Il vaut peut-être mieux laisser la loi telle qu'elle est. Cet article a été ajouté à la demande de la commission.

Je désire ajouter à cet article la disposition pénale suivante :

24a. Est modifiée ladite loi par l'insertion de l'article suivant immédiatement à la suite de l'article 64.

64a. Toute personne qui dirige un élévateur ou entrepôt régional et qui vend, cède, nantit, engage ou grève de quelque manière que ce soit du grain endommagé dans un compartiment spécial dans ledit élévateur suivant les dispositions de la présente loi, alors qu'elle n'est pas propriétaire unique et absolu dudit grain, est réputée coupable de contravention sous le régime de l'article 390 du code criminel et est passible des peines prévues par ledit article, et en outre de la confiscation de sa patente.

M. STAPLES : Cela va faire bondir les commerçants.

L'hon. M. OLIVER. Le Code criminel prévoit ces délits et les punit, mais nous avons cru qu'il était préférable de reproduire la disposition ici, pour que tous sachent à quoi ils s'exposent.

M. SCHAFFNER : Que faut-il entendre par "un échantillon moyen et convenable" ? Ce n'est pas bien précis.

L'hon. M. OLIVER : Il est difficile de préciser davantage.

M. STAPLES : On ne peut pas avoir de meilleurs échantillons qu'en en prenant un de chaque chargement.

M. SCHAFFNER : Quelle quantité ?

M. STAPLES : A peu près plein la main.

M. SCHAFFNER : L'article ne le dit pas.

(La motion est adoptée.)

L'hon. M. OLIVER : Je propose que le paragraphe 8 de l'article 30 soit rayé du bill. Cette disposition aurait pour effet de divulguer, sans nécessité, les affaires privées des commerçants de grain à leurs rivaux. Le but de l'article est de tenir le commissaire au courant de la manière dont chaque entreposeur s'acquitte de ses fonctions et la paragraphe 8 autorise chaque client d'un élévateur à exiger un état. On a cru cette disposition injuste pour l'exploitant et vu que les intérêts du public sont suffisamment protégés par les rapports fait au commissaire, ce paragraphe est inutile.

(L'amendement est adopté et le paragraphe 8 est rayé du bill.)

M. CONMEE: Ce paragraphe ne s'applique qu'aux élévateurs régionaux ; s'il est utile pour ces élévateurs, il l'est encore plus pour les autres. Je conseillerais de rayer le mot "régionaux" et de dire : Les élévateurs et entrepôts publics."

L'hon. M. OLIVER : Ce nouvel article ne fait qu'étendre les dispositions de la loi actuelle en exigeant un état détaillé. Les clients des élévateurs régionaux sont les cultivateurs des environs qui n'ont pas les mêmes facilités que les hommes d'affaires de se renseigner sur la réputation et le caractère de ceux avec qui ils opèrent, et on a cru que cette disposition leur serait une protection. Il s'agit de protéger ceux qui font affaires avec les élévateurs et il n'est pas nécessaire de prendre les mêmes précautions à l'égard des grands élévateurs de tête de ligne où tout se passe entre hommes d'affaires.

Sur l'article 31.

L'hon. M. OLIVER : Je propose que le paragraphe 3 soit supprimé et remplacé par le suivant :

3. Dans le cas d'une halte ou d'une voie de garage d'où le grain est expédié, le commissaire peut, à sa discrétion et pour la période ou les périodes de temps qu'il juge nécessaires, obliger la compagnie de chemin de fer à placer à cette halte où cette voie de garage une personne compétente à qui il incombera:

a) De tenir ouvert pour l'usage des expéditeurs à toute heure du jour un livre de commandes de wagons, selon que prévu par la présente loi, dans lequel peuvent être inscrites les demandes de wagons en conformité des dispositions de la présente loi;

b) D'apposer les sceaux aux wagons quand le chargement en est achevé;

c) De fournir aux expéditeurs la formule régulière des lettres de voiture;

d) Quand la lettre de voiture est régulièrement libellée par l'expéditeur, de la remettre au chef du train qui prend ce ou ces wagons en remorque ou la déposne dans un lieu où ce chef de train peut la prendre.

Le but de cet amendement est de faciliter l'expédition aux voies de chargement où la compagnie de chemin de fer ne juge pas nécesaire d'avoir un agent. Il ne serait pas raisonnable d'obliger une compagnie à mettre un agent et une installation télégraphique à toutes les voies de garage et on a cru que ce serait suffisant si la compagnie chargeait quelqu'un de l'endroit à tenir un livre de commandes et à permettre le chargement du grain dans les wagons, pour le transporter jusqu'à une gare où la lettre de voiture serait écrite. Les compagnies de chemin de fer acceptent cet arrangement, et cette disposition a été introduite par le Sénat.

On avait cru que les dates fixées dans le bill ne conviendrait pas, mais comme les compagnies de chemin de fer n'ont pas fait d'objection, l'article a été adopté tel qu'il est. Sur la demande du commissaire des élévateurs la compagnie nommera quelqu'un pour le temps nécessaire et ses fonctions sont définies par la loi. Cette disposition sera certainement très avantageuse pour les cultivateurs dans les régions peuplées. Le 4e paragraphe qui permettait de limiter l'application du paragraphe 3 est rayé.

M. SCHAFFNER : Les représentants des cultivateurs sont-ils satisfaits de cette disposition ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

(L'article 31, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 37 (distribution équitable des wagons).

M. LAKE : Relativement à l'article 99a, modifié par cet article, la quantité de grain disponible pour l'expédition ne comprend-elle que le grain dans l'élévateur ?

L'hon. M. OLIVER : Non seulement au grain dans les élévateurs, mais aussi aux wagons commandés. Nous devons supposer que ce grain est prêt à être expédié, puisque les wagons ont été commandés. Je propose d'ajouter ce qui suit, comme article 99c :

99c. Le grain en wagons complets offert pour être dirigé sur des endroits en Canada situés à l'est de Winnipeg peut être consigné sous la rubrique " attendre des ordres à Winnipeg " en route vers sa destination par voie directe aux conditions suivantes:

1) L'expéditeur paiera à l'agent de la compagnie de transport à l'endroit d'expédition la somme de trois dollars par wagon;

2) L'expéditeur écrira au dos de la feuille de consignation et du récépissé d'expédition " ce wagon attendra des ordres à Winnipeg " avec le nom et l'adresse de quelque compagnie, maison ou personne de Winnipeg qui acceptera du voiturier avis de l'arrivée à Winnipeg et qui donnera au voiturier, de la part du propriétaire, des instructions sur la manière de disposer du grain.

3) La personne qui aura reçu avis de l'arrivée aura un délai gratuit de vingt-quatre heures à compter de l'arrivée pour disposer du grain.

4) Si le voiturier, dans les limites du délai gratuit de vingt-quatre heures mentionné à l'alinéa 3, reçoit instruction par écrit d'effectuer livraison dans les limites de ses installations terminales de Winnipeg-Saint-Boniface, cette livraison se fera aux voies de garage pour le service de camionage dans les limites de ses installations terminales, contre paiement des taux courants pour le grain à Winnipeg ou à Saint-Boniface, à la date de l'expédition et la remise de la lettre de voiture.

5) Le voiturier peut en l'absence d'instructions par écrit de la part de la personne qui a reçu l'avis sur la manière de disposer du grain dans les limites du délai gratuit mentionné à l'alinéa 3, expédier le grain à sa destination selon la consignation.

6) Le grain expédié sous la rubrique " attendre des ordres à Winnipeg ", est délivré à Winnipeg ou à Saint-Boniface ainsi que prévu à l'alinéa 4, peut être expédié à tout endroit du Canada situé à l'est de Winnipeg dans les six mois de sa réception à Winnipeg ou à Saint-Boniface, pour le reste du taux de transport direct depuis l'endroit de provenance jusqu'à la destination selon le tarif autorisé en vigueur à la date de l'expédition première, plus un cent par cent livres de droits de tête de ligne, moins les trois dollars par wagon mentionnés au premier alinéa.

7) La détention du grain à Winnipeg-Saint-Boniface, sous le régime du présent article n'aura aucun effet sur l'application des dispositions de la loi des inspections et de la vente au sujet de ce grain.

8) En cas d'engorgement du trafic causé par l'opération du présent article, la commission des chemins de fer peut rendre une ordonnance suspendant l'effet du présent article pour une période mentionnée dans ladite ordonnance.

9) Les dispositions du présent article n'auront d'effet qu'à compter du quinzième jour de décembre d'une année au premier jour de septembre de l'année suivante.

M. LAKE : Quand se fait l'inspection du grain ainsi détenu ?

L'hon. M. OLIVER : Au moment où il quitte Winnipeg.

M. LAKE : La loi le dit-elle ?

L'hon. M. OLIVER : Pas spécialement. Les dispositions relatives à l'inspection se trouvent dans la loi sur l'inspection. Le bill actuel ne donne aucune instruction à l'inspecteur. Il n'a rien à faire avec l'inspection et ne concerne que le transport. C'est pourquoi il traite des retards dans le transport, etc. En vertu de la loi sur l'inspection, les wagons qui passent sans déchargement sont inspectés pendant leur détention forcée d'environ deux heures à Winnipeg et le grain déchargé à Winnipeg et à destination de l'Est est inspecté en sortant de l'élévateur. Le grain expédié à Winnipeg avec instruction d'attendre des ordres, serait classé de la même manière.

M. CONMEE : D'après ce que je comprends, si le grain reste à cet endroit pendant vingt-quatre heures, on en prend des échantillons pour l'inspection, mais il n'est pas classé s'il n'est pas enmagasiné dans les élévateurs de Winnipeg, il se rend aux élévateurs de tête de ligne sans être classé.

L'hon. M. OLIVER : Oh ! non ; cette détention de vingt-quatre heures, ne fait aucune différence dans le classement.

M. LAKE : L'honoraire de $3 est comme compensation pour le retard d'une journée.

L'hon. M. OLIVER : C'est un honoraire pour détention avec privilège de décharger à Winnipeg. Le système dit " order point " concerne plutôt les compagnies de chemin de fer que la question du grain. Les compagnies commencèrent à s'opposer à cet arrangement, sous prétexte qu'il nuirait au trafic. Mais elles le font pour les minotiers ou expéditeurs. Elles laissent un wagon à Winnipeg et pour décharger et recharger elles exigent 1 cent par 100 livres, c'est-à-dire $6 pour un wagon de la capacité de 60,000 livres. Pour donner aux cultivateurs les mêmes privilèges qu'aux minotiers, il a fallu donner une compensation aux compa-

gnies de chemin de fer et il a été convenu quelles prélèveraient la moitié du tarif ordinaire pour le retard sur le cultivateur et l'autre moitié sur celui qui expédie le grain. Le cultivateur a le même privilège et paie le même prix que le minotier.

M. SCHAFFNER : Quelles sont les dispositions relatives à la mise en voie de garage des wagons ?

L'hon. M. OLIVER : Si le cultivateur vend avec livraison à Winnipeg, les $3 comprennent la livraison sur toute voie de garage ou tout embranchement particulier.

M. SCHAFFNER : Le tarif ordinaire est de $5.

M. LAKE : Est-ce que je me trompe en supposant que toute cette disposition n'est qu'un compromis auquel on est arrivé à la suite d'une conférence entre le ministre et l'association des producteurs de grains et les compagnies de chemins de fer, ces jours derniers ? S'il en est ainsi, c'est une affaire de convention et il est inutile de la discuter au fond.

L'hon. M. OLIVER : Pendant que le bill était en discussion devant le Sénat, un amendement fut proposé, tendant à établir à Winnipeg le système dit "order point". Les compagnies de chemins de fer et les producteurs de grains demandèrent à rencontrer les représentants du Gouvernement pour discuter la question ainsi que d'autres dispositions du bill, avant qu'il fût transmis à la Chambre des communes. L'entrevue eut lieu et les compagnies commencèrent par refuser ces privilèges qui seraient, disaient-elles trop onéreux pour elles et gêneraient le commerce mais au cours de la discussion il fut constaté qu'elles accordaient déjà ces mêmes privilèges aux minotiers et aux expéditeurs et finalement elles consentirent à les accorder également aux cultivateurs et à l'expédition ordinaire, aux mêmes conditions. En réalité, l'article a été rédigé par l'avocat d'une des compagnies de chemins de fer.

M. LAKE : Les minotiers jouissent de ce privilège toute l'année, pour ainsi dire.

M. BURROWS : Cela fait partie de l'arrangement. Ils arrêtent le grain en transit et le moulent.

M. LAKE : Je tiens simplement à faire observer qu'on ne donne qu'un temps très limité aux cultivateurs pour profiter de ces tarifs d'entier parcours. Il devrait y avoir une quantité suffisante de wagons ; alors, ces arrangements pourraient être faits pour toute l'année.

M. CONMEE : Dans le cas des minotiers les wagons sont déchargés et repartent pour prendre un nouveau chargement; dans le cas qui nous occupe, ils sont retardés de vingt-quatre heures.

Sur l'article 41 (les lignes de chargement doivent être marquées à l'intérieur des wagons.)

L'hon. M. OLIVER : Je propose que l'article 118a soit supprimé et remplacé par le suivant :

118a. Afin de conserver l'identité du grain en cours de transport entre Winnipeg et les endroits de consommation dans l'est du Canada ou les ports d'exportation sur le bord de la mer, le commissaire peut accorder à tout expéditeur la permission de louer, pour le temps qu'il agréera, des compartiments spéciaux dans les élévateurs de tête de ligne ou de transfert, qui seront nécessairement employés pour le transport du grain vers l'est à partir de Winnipeg et pour la mise spéciale du grain en compartiment en cours de transport. La capacité des compartiments qui pourront être ainsi loués à un élévateur de tête de ligne ou de transport, sera celle qu'agréera le commissaire, mais ne sera pas inférieure à 16,000 boisseaux dans un élévateur. La durée des divers baux sera celle qu'agréera le commissaire.

2) L'expéditeur recevant cette permission peut subordonnément aux conditions imposées, conclure une convention pour le louage des compartiments spéciaux dans les élévateurs de tête de ligne et de transfert, qui sont nécessaires pour le transfert du grain de Winnipeg au lieu de destination.

3) Les taux à payer pour le louage de ces compartiments spéciaux seront ceux dont il sera convenu: mais, sur paiement du prix régulier pour la pleine capacité louée, et pour la pleine durée du bail, l'expéditeur, avec la permission du commissaire et ainsi que prévu au présent article, recevra un bail pour compartiments de la capacité à laquelle il a droit.

4) Si l'expéditeur, qui a obtenu pareille permission, donne au commissaire une preuve suffisante qu'il possède des baux pour les compartiments spéciaux, dans les différents élévateurs de tête de ligne ou de transfert, qui sont nécessaires pour le transport du grain de Winnipeg au lieu de destination et qui lui permettent de conserver l'identité du grain au cours du transport entre Winnipeg et le lieu de destination, en quantités d'au moins 16,000 boisseaux, et que ces baux sont conformes à la permission déjà accordée, le commissaire peut autoriser cet expéditeur à prendre les wagons nécessaires ou possibles sous le régime des dispositions de la présente loi et de la loi des inspections et de la vente pour conserver l'identité du grain qu'il désire expédier par la voie des élévateurs dans lesquels il possède des baux pour des compartiments spéciaux.

5) Le commissaire doit établir en conformité des dispositions de la présente loi et de la loi des inspections et de la vente, des instructions et des règles pratiques et nécessaires pour conserver l'identité du grain expédié par l'expéditeur à qui permission a été donnée en la manière prévue au présent article, se servant des compartiments spécialement loués dans les différents élévateurs ainsi que ci-dessus prévu pour l'emmagasinage et le transbordement de ce grain. Toutefois, cependant, rien dans le présent article ou dans les instructions ou les règles ci-dessus mentionnées ne sera tenu pour autoriser le placement de

grains de différentes qualités dans le même compartiment spécial d'un élévateur de tête de ligne ou de transfert.

6) Une infraction des instructions ou des règles établies par le commissaire sous le régime du présent article sera réputé être une infraction des dispositions de la présente loi.

7) Les dispositions de la loi des inspections et de la vente s'appliquent aux grains spécialement mis dans des compartiments au cours du transport, aux termes des dispositions du présent article.

8) Les dispositions du présent article n'auront d'effet qu'entre le quinzième jour de décembre d'une année et le premier jour de septembre de l'année suivante.

M. SCHAFFNER : Si c'est limité à la période qui s'étend du 15 décembre au 1er septembre, cela détruit tous les avantages que cela pourrait offrir.

M. STAPLES : C'est au commissaire qu'il appartient de décider si des entrepôts spéciaux seront autorisés ou non ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. STAPLES : Et seulement dans la période de temps compris entre ces dates.

M. SCHAFFNER : Cela procure peu d'avantages.

L'hon. M. OLIVER : Peut-être. Beaucoup de personnes croient, sans doute, que cela causera un grand ennui.

M. SCHAFFNER : Mais, si les membres de l'association des producteurs de grains, après avoir consulté les honorables députés de la droite, et à ce sujet nous ne connaissons rien, veulent accepter une telle condition, ils ne doivent pas s'attendre à ce que les membres de la gauche défendront avec beaucoup d'enthousiasme ce qu'ils désirent. S'ils veulent des entrepôts spéciaux comme leur usage sera limité à une période s'étendant du 15 décembre au 1er septembre, cela ne leur procurera pas beaucoup d'avantages.

M. S. J. JACKSON : Les représentants des agriculteurs sont parfaitement satisfaits de les avoir du 15 décembre au 1er septembre, parce qu'ils savent qu'avec les énormes récoltes en perspective, les cours à Winnipeg seront remplies et qu'il sera impossible pour eux de faire aucune transaction.

M. STAPLES : Si la délégation des agriculteurs ne désire pas ce privilège—l'honorable député (M. Jackson) dit qu'il a eu une réunion avec eux tandis que nous restons dans l'ignorance de ce qui s'est passé —je pense que nous devons accepter le bill tel qu'il a été préparé. Mais, d'après les renseignements que j'ai reçus de l'association des producteurs de grain du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, je suis certain qu'ils désirent profiter des privilèges offerts par l'entreposage spécial. J'estime que ces entrepôts spéciaux sont bien commodes s'ils n'amènent pas une congestion trop grande.

M. SCHAFFNER : L'honorable député (M. Jackson) a-t-il dit que les agriculteurs ne désiraient pas bénéficier du privilège de ces entrepôts spéciaux ?

M. CONMEE : Non, il ne l'a pas dit.

M. S. J. JACKSON. Non, je ne l'ai pas dit.

M. SCHAFFNER : J'avais compris que l'honorable député l'avait dit.

M. S. J. JACKSON : Parliez-vous sur les entrepôts spéciaux avant mon entrée ?

M. SCHAFFNER : Oui.

M. S. J. JACKSON : Ah, je n'avais pas compris cela du tout.

M. SCHAFFNER : Je n'ai pas reçu de réponse à ma question au sujet de savoir si les membres de l'association des producteurs de grain dans l'Ouest désirent accepter cette loi telle qu'elle est présentée maintenant et d'après laquelle le privilège de l'entrepôt spécial n'existera que du 15 décembre d'une année au 1er septembre de l'année suivante.

M. CRAWFORD : Les agriculteurs désirent des entrepôts spéciaux toute l'année, mais je pense qu'ils sont contents de voir le principe approuvé. Ils consentent volontiers pour le moment à accepter cela comme une expérience.

M. SCHAFFNER : L'honorable député veut-il nous dire comment il a obtenu ce renseignement ?

M. CRAWFORD : Cela se dit.

M. STAPLES : C'est à la discrétion du commissionnaire de dire si le privilège d'entrepôt spécial sera accordé ou non.

M. SCHAFFNER : Le motif qui m'a fait demander ce renseignement n'était peut-être pas le même que celui des honorables députés de la droite. Je suis arrivé à me persuader, peut-être à tort, que cela ne nous sert à rien, de ce côté de faire entendre une protestation contre les dispositions de ce bill, parce qu'il a été arrangé et préparé par le ministre, les membres de la droite et les délégués des agriculteurs. Si les agriculteurs n'avaient pas accepté cette proposition, j'aurais présenté un amendement pour que ce privilège d'entrepôt spécial fût étendu à l'année entière, mais comme je crois que les délégués des agriculteurs de l'Ouest ont consenti à l'adoption du bill, il n'y a aucune utilité à présenter un amendement. S'ils sont satisfaits, je le suis moi aussi.

Sur l'article 44 (liste, formules nouvelles).

M. STAPLES : Je ne vois rien dans le bill qui fixe le tarif qui sera imposé dans

les élévateurs intérieurs. Les élévateurs des agriculteurs au Manitoba ont beaucoup souffert et de fait, un grand nombre d'entre eux ont dû cesser de faire des opérations par suite de la concurrence des sociétés d'élévateurs.

Par exemple, dans ma propre localité, nous avons un élévateur d'agriculteurs qui a plus fait que toute autre chose pour régler le marché, et qui a été le moyen pris par les fermiers afin d'obtenir de meilleures cotes pour leur grain qu'ils n'en auraient obtenues autrement. Voici comment cela se passe : je sais que des compagnies d'élévateurs ont abaissé leur tarif et au lieu d'exiger 1¾ cent par boisseau, elles ont demandé un cent. On devrait règler d'une manière quelconque cette question de façon à empêcher cette concurrence dont l'effet a pour résultat de faire abandonner les affaires aux élévateurs des fermiers.

L'hon. M. OLIVER : Si l'honorable député veut regarder à l'article 111b de la page 4 qui a été distribué, il verra qu'un article a été introduit dans l'intention de régler le cas dont il vient de parler. L'idée est que le propriétaire d'un élévateur doit exiger le même tarif dans tous les élévateurs qu'il possède.

M. STAPLES : C'est parfait.

L'hon. M. OLIVER : Ce n'est pas aussi parfait que cela semble. Supposez qu'une compagnie ait un grand nombre d'élévateurs, en une certaine place, une autre compagnie diminue les prix, l'article stipule que la compagnie peut abaisser les prix en cette localité sans qu'elle soit forcée d'abaisser les prix dans tous ses élévateurs.

M. STAPLES : Alors ça n'atteint pas le résultat que j'avais pensé.

M. S. J. JACKSON : L'agriculteur obtiendra le profit et c'est pourquoi nous travaillons.

M. STAPLES : L'agriculteur, sans doute, recevra le bénéfice pendant un certain temps, mais quand les élévateurs des agriculteurs seront pleins à ne plus faire d'affaires, il en sera fait de l'agriculteur, parce que les compagnies fixeront les prix comme elles le voudront.

M. S. J. JACKSON : Les agriculteurs possèdent l'élévateur.

M. CONMEE : Si le fermier attaque et baisse les prix, alors la compagnie d'élévateurs abaissera ses tarifs également au même point ; mais si la compagnie d'élévateurs attaque et baisse ses tarifs, elle devra les abaisser à tous les autres endroits. Je pense que dans ce cas le fermier est bien protégé.

M. STAPLES : C'est parfait si l'agriculteur est bien protégé.

M. STAPLES.

L'hon. M. OLIVER : Je propose d'annuler le paragraphe " h " de l'article 2 et de le remplacer par le suivant :

" Elévateur public terminus " comprend tout élévateur placé à un point désigné par le ministre comme étant un terminus, et " élévateur terminus " dans les dispositions de cette loi ayant en vue les élévateurs terminus et les entrepôts, comprend un entrepôt.

(L'amendement est accepté.)

M. STAPLES : Avant que ce bill soit adopté en 3e lecture, il devrait être réimprimé.

L'hon. M. OLIVER : Je vais proposer que le comité fasse rapport des progrès accomplis, demande la permission de siéger à nouveau, et dans cet intervalle, je vais m'efforcer d'obtenir une réimpression du bill avec les amendements adoptés et placés dans l'ordre convenable. Cela facilitera la reprise de l'examen du bill en même temps que la loi de l'inspection des grains, de façon à nous permettre de voir s'il n'y a pas quelque conflit entre eux.

M. LAKE : L'opposition devrait avoir un jour d'avis quand ce bill reviendra de nouveau devant le comité. Il a été présenté si tard dans la session qu'avec les longues heures de travail que nous avons, il nous a été impossible de lui donner tout le temps qu'il méritait de recevoir. Les amendements n'ont été également présentés que dans les derniers jours et les membres de l'opposition n'ont pas eu les mêmes avantages que les députés ministériels de pouvoir consulter les fonctionnaires du Gouvernement et les représentants des compagnies de chemins de fer. Il n'y a pas de doute dans mon esprit que ce bill est un pas dans la bonne voie, mais il ne va pas aussi loin que je l'aurais cru. Il y a de plus l'objection que ce bill nous a été présenté à l'improviste aujourd'hui, car on nous a dit hier soir que l'on examinait d'autres bills et alors nous ne sommes pas préparés à le discuter. Le bill a été présenté au Sénat qui a tout le temps de l'examiner et il n'est venu en Chambre que la semaine de la prorogation. Le Gouvernement doit prendre la responsabilité de cet état de choses, car les membres de l'opposition n'ont pas eu l'occasion favorable de faire un examen complet de ces différentes dispositions et de les discuter.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

1re LECTURE

Du projet de loi (n° 203), déposé par M. Oliver, tendant à modifier la loi de l'inspection des grains.

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

Reprise de la Séance.

3e LECTURE

Après délibération en comité général, de trois projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 192), déposé par M. Herron, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de l'Alberta à la Colombie-Anglaise ;

Le 2e (n° 195), déposé par M. Zimmerman, concernant la compagnie du chemin de fer d'Hamilton à Waterloo et à Guelph ;

Le 3e (n° 185), déposé par M. Johnston, concernant la compagnie du canal de navigation du lac Champlain au Saint-Laurent.

DISCUSSION DU PROJET TENDANT A ACCORDER UNE GRATIFICATION AUX VOLONTAIRES DU SUD-AFRICAIN.

Le bill (n° 109), présenté par l'hon. M. Oliver, en vue d'autoriser une gratification aux volontaires qui ont servi la couronne dans le Sud-Africain, est lu pour la seconde fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 2 (application de la loi).

L'hon. M. OLIVER : Je désire présenter une motion pour que les termes suivants remplacent cet article :

Cette loi s'appliquera à tous les officiers et soldats qui ont servi au Sud-Africain avec tout corps levé du Canada durant une des années 1899, 1900, 1901 et 1902, et qui à l'époque de leur nomination ou de leur enrôlement dans ledit corps ou dans tout corps ainsi levé étaient résidents ou domiciliés dans une partie quelconque du Canada.

M. R. L. BORDEN : Il y a dans les procès-verbaux une résolution destinée à permettre la présentation de l'amendement proposé actuellement par le ministre. La procédure habituelle est de faire une motion d'abord pour la résolution. Son but est de répondre à certaines objections qui se sont produites de ce côté, à l'effet que ce bill devrait comprendre les personnes que l'on propose d'inclure maintenant.

L'hon. M. FIELDING : Certainement la résolution devrait être présentée d'abord.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

La Chambre se forme en comité pour examiner la résolution suivante :

Il est résolu qu'il est expédient, en rapport avec le bill maintenant devant cette Chambre, intitulé: "Loi autorisant une gratification aux volontaires qui ont servi la couronne dans le Sud-Africain", de décréter qu'il s'applique à tous les volontaires qui résidaient ou étaient domiciliés en Canada lors de leur enrôlement pour service militaire dans le Sud-Africain; que, dans le cas de décès d'un volontaire entre la date de son enrôlement et le 31 décembre 1910, la concession de terre projetée peut être faite à ses représentants légaux; et que toute personne qui a droit de choisir du scrip au lieu de terre peut donner avis de sa préférence avant le 31 décembre 1910.

M. SPROULE : Pourrai-je demander si cette résolution comprend également le corps de la police sud-africaine qui est parti du Canada pour aller dans le Sud-Africain ?

L'hon. M. OLIVER : C'est l'intention de la loi.

M. KNOWLES : Cela s'appliquerait-il aux Canadiens qui se sont enrôlés dans le Sud-Africain même ?

L'hon. M. OLIVER : Non, cela ne s'applique qu'à ceux qui se sont enrôlés au Canada.

M. R. L. BORDEN : La loi s'applique aux volontaires qui résidaient ou qui étaient domiciliés au Canada à l'époque de leur enrôlement.

M. SAM. HUGHES : Il se présente une autre question. Il y a des centaines de bons Canadiens qui sont allés au Sud-Africain et qui ont fait partie là-bas de différents corps, tel que Roberts Horse, et je demanderai respectueusement que des hommes comme ceux-là ne soient point oubliés. Leur carrière peut être suivie aussi bien que la carrière de ceux qui se sont enrôlés au Canada. Prenez mon cas particulier. Je n'étais membre d'aucun des corps qui ont quitté le Canada. Je ne me suis enrôlé dans aucun corps de troupes au Canada.

M. DANIEL : Cette résolution ne se rapporte qu'aux volontaires qui se sont engagés pour faire du service militaire. Cela comprend les soldats enrôlés et non pas les officiers.

L'hon. M. OLIVER : L'amendement que j'ai déposé entre les mains du président y pourvoit.

M. HERRON : J'aimerais à savoir si la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest sera comprise dans le bill. Elle a été en quelque sorte exclue de partager les bénéfices qui ont été réservés aux volontaires qui ont pris part à la rébellion du Nord-Ouest en 1885 et je crois que cela a été dû à quelque erreur ou à quelque désaccord. J'ai toujours pensé que la gendarmerie avait droit à la reconnaissance de ses services sous la forme de terres, de médailles, ou d'autres honneurs qui sont allés à des soldats qui ont servi dans la rébellion du Nord-Ouest.

M. SAM. HUGHES : Ils ont reçu les médailles, mais n'ont jamais reçu de terres.

M. HERRON: Je désire savoir si les membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest qui se sont enrôlés pour le Sud-Africain seront compris.

L'hon. M. OLIVER : Ils seront compris.

M. R. L. BORDEN: Le ministre va proposer un amendement qui diffère dans ses termes de la résolution. Le véritable motif qui rend cette résolution nécessaire empêcherait d'être adopté. Votre résolution devrait être en concordance exacte de termes avec l'amendement proposé.

L'hon. M. OLIVER : La résolution établit simplement le principe et tant que l'amendement ne dépassera pas la portée du principe, j'imagine qu'il est conforme aux règlements.

M. R. L. BORDEN: Je pensais que l'honorable ministre avait dit que l'amendement allait plus loin.

L'hon. M. OLIVER : Il ne dépasse pas le principe de la résolution.

M. R. L. BORDEN : Qu'entendez-vous par le principe ?

L'hon. M. OLIVER : La question soulevée est de savoir si les officiers seront compris. Je suis d'avis qu'en parlant des volontaires qui ont servi la couronne dans le Sud-Africain, cela comprend les officiers.

M. R. L. BORDEN : C'est possible, mais j'ai cru que la réponse de l'honorable ministre à mon honorable ami de St-John (M. Daniel), qu'il y avait quelque chose qui n'était pas compris dans la résolution et qui serai compris dans l'amendement.

L'hon. M. OLIVER : Il y avait quelque chose contenu dans le deuxième article du bill qui ne répondait pas à la question posée par l'honorable député de St-John (M. Daniel). Mais l'amendement que j'ai l'intention de proposer répond et rentre dans les termes de la résolution.

M. CROCKET : L'amendement pourvoit-il à tous les cas qui sont prévus dans la résolution? J'ai cru comprendre que mon honorable ami de Haliburton (M. Hughes) disait qu'il y avait des exceptions.

L'hon. M. OLIVER : Peut-être. L'amendement ne couvre probablement pas tous les cas qui sont prévus dans la résolution, mais celui-là certainement est compris dans la résolution.

M. R. L. BORDEN : L'amendement peut être de moindre portée que la résolution, mais pas plus grande.

M. STAPLES : J'ai reçu une communication des pionniers et une requête de l'association des pionniers de l'Ouest demandant un octroi de terres. M. Isaac Cowie, le secrétaire de l'association, m'a écrit une assez longue lettre qui donne à entendre qu'ils ont une réclamation assez juste et je pense que pendant que nous examinons ce bill des terres du Sud-Africain, nous devrions étudier les réclamations des pionniers de l'Ouest et leur accorder quelques concessions de terres. Je vais lire la lettre qui accompagne le requête.

Réclamation des vieux colons.

Je suis prié par les pétitionnaires, au nom desquels j'écris, de vous adresser ci-inclus pour votre information personnelle, un extrait du " Free Press " du Manitoba portant la date de ce jour, et donnant le texte de la pétition des pionniers de l'Ouest avec la liste complète des signatures, parmi lesquelles vous trouverez un grand nombre de noms respectables, et probablement un petit nombre de vos propres électeurs. Il y a environ trois cents autres réclamations, qui ne sont pas représentées par des signatures—quelques-unes des personnes qui ont été chargées de faire circuler la requête ayant manqué de s'occuper de cette question.

Vous êtes respectueusement prié de donner à cette requête votre attention personnelle la plus complète, et de faire en sorte que la pétition soit non seulement reçue par la Chambre des communes mais qu'elle soit soumise à sa discussion dont la marche sera attentivement suivie par les personnes intéressées. Les réclamations des colons primitifs de race blanche et des pionniers qui ont probablement répandu sur leur terre d'adoption plus de bienfaits qu'aucun des habitants d'avant la confédération, sont les seules qui n'aient pas reçu depuis longtemps l'attention du Gouvernement. Et nous vous recommandons fortement le paragraphe qui termine la pétition, en priant pour la solution prompte, par le Parlement actuel, d'une réclamation qui reste en souffrance depuis les derniers trente-huit ans.

J'ai présenté cette question à la Chambre après avoir attendu dans l'espoir que mes gens pourraient recevoir justice, et je pense qu'ils ont droit à quelque considération.

L'hon. M. OLIVER : Le sujet de cette pétition n'a pas de rapport avec ce bill. C'est une question qui sans doute pourrait être étudiée en temps voulu.

M. STAPLES : A-t-on l'intention de s'occuper de cette pétition sous une forme quelconque au cours de cette session ?

L'hon. M. OLIVER : Je crains qu'il ne soit un peu tard pour s'en occuper pendant cette session.

M. BICKERDIKE : Ne serait-il pas possible de comprendre les hommes qui ont combattu dans l'incursion des féniens ? Ils ont combattu pour défendre notre propre territoire, et ils ont droit à plus de considération que les hommes qui sont allés combattre au loin.

M. M. S. SCHELL : Je désire appuyer cette idée ; elle sera vivement appréciée par les vétérans, qui ont pris les armes à l'époque de l'incursion des féniens, et je serais très heureux que le Gouvernement puisse trouver le moyen de les comprendre dans cette gratification. Ils ont fait autant pour mériter la reconnaisance que quiconque, et il y en a un grand nombre d'entre eux dans les provinces de Québec et d'Ontario. Je ne crois pas que le Gouvernement

commettrait une faute en les comprenant dans ce bill.

M. FOWLER : Comme nous proposons d'inclure tous les vétérans dans le bill, je suggérerais que les survivants de la guerre d'Aristook dont on n'a pas parlé, soient compris dans le bill et aussi les vétérans de la révolte de 1837.

M. BENNETT : Et tous les survivants des élections locales dans le Nouveau-Brunswick.

La dite résolution est rapportée, lue pour la seconde fois et adoptée, et elle est référée au comité général sur le Bill (n° 109) loi autorisant une gratification aux volontaires qui ont servi la couronne dans le Sud-Africain.

Sur l'article 2.

L'hon. M. OLIVER propose que l'article suivant soit substitué à l'article 2 :

Cette loi s'appliquera à tous les officiers, sous-officiers et soldats qui ont servi dans le Sud-Africain avec tout corps levé au Canada pendant une des années 1899, 1900, 1901 et 1902, et qui à l'époque de leur nomination ou de leur enrôlement dans ledit corps ou dans tout corps ainsi levé, étaient résidents ou domiciliés dans une partie quelconque du Canada.

M. J. D. REID : Cela comprendrait-il un cas tel que celui qui a été signalé par l'honorable député de Victoria (M. Sam. Hughes), celui d'un Canadien qui se trouvait à Londres à l'époque et qui s'est rendu directement au Sud-africain, et est retourné au Canada ?

M. SAM. HUGHES : Par exemple, je connais plusieurs soldats qui vivaient au Yukon et qui ne purent pas s'engager dans le premier corps, mais qui partirent en Afrique à leur propre compte. Prenez le colonel Hamilton Merritt, de Toronto ; Charlie Ross, l'éclaireur. . .

Un DEPUTE : Et Sam. Hughes.

M. SAM. HUGHES : Oui, et Sam. Hughes. Ces hommes sont allés au Sud-Africain, et je pense que ces trois officiers " je le dis, mais je ne devrais pas le dire " ont probablement étendu la renommée du Canada autant que beaucoup d'autres. Mais il y a des exemples par centaines, peut-être par milliers, de gens qui sont allés en Afrique dans des conditions pareilles, et qui sont revenus au pays après avoir représenté le Canada là-bas le mieux qu'ils ont pu. Je voudrais que cet amendement puisse être ainsi conçu :

Cette loi s'appliquera à tous les officiers, sous-officiers et soldats qui ont servi dans les corps de troupes du Sud-Africain pendant une des années 1899, 1900, 1901 et 1902, et qui à l'époque de leur nomination ou de leur enrôlement dans lesdits corps de troupes, étaient résidents ou domiciliés dans une partie quelconque du Canada.

M. HERRON : Je voudrais citer un cas de ma propre division, où un homme qui y avait résidé depuis vingt ou vingt-cinq ans, a télégraphié pour demander la permission de s'enrôler dans le Duke of Cambridge's Own. Dans ce corps un homme devait payer son uniforme, son cheval, son équipement et pour tout, excepté son fusil, et il devait déposer $500 au trésor avant qu'il lui fût permis de rejoindre le régiment. Cet homme a quitté mon comté, il est parti, il est entré dans le régiment du Duke of Cambridge's Own, il a servi pendant toute la durée de la guerre et il vit au Canada aujourd'hui. Je pense que ce serait très dur pour lui de n'être pas compris dans cette petite gratification.

M. J. D. REID : L'amendement de mon ami de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) comprendrait un cas à celui que j'ai cité par exemple ?

M. R. L. BORDEN : Je ne le crois pas parce que l'amendement dit qu'il fallait être domicilié au Canada, à l'époque de leur nomination ou de leur enrôlement, résident ou domicilié au Canada.

M. J. D. REID : Dans le cas d'un jeune homme qui se serait trouvé en Angleterre à l'époque, s'il était âgé de plus de vingt-un ans, sa demeure aurait été là où il vivait à ce moment particulier, quand il s'enrôla. Donc, s'il était alors en Angleterre il ne pourrait pas donner un affidavit qu'il était à l'époque domicilié au Canada.

M. STANFIELD : Je voudrais demander au ministre son avis sur ce cas : un jeune homme étant à l'école en Angleterre, à l'époque de la guerre, était originaire de mon propre comté, il s'est rendu là-bas et y a servi avec une distinction remarquable. Depuis lors il est revenu dans sa ville natale. Ce bill comprendrait-il ce cas ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je pense qu'il ne peut y avoir de doute quelconque dans le cas que vient de mentionner l'honorable député ; son domicile est au Canada. Donc s'il a droit pour d'autres raisons, il ne peut y avoir de difficulté au sujet de son domicile.

M. FOWLER : Mais s'il ne s'est pas engagé dans un corps levé au Canada ?

L'hon. M. PUGSLEY : L'amendement suggéré par l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M Sam. Hughes) répondrait à ce cas. Je ne crois pas que le ministre de l'Intérieur s'oppose à une clause qui comprendrait tous les Canadiens qui ont servi dans le Sud-Africain.

L'hon. M. OLIVER : J'ai l'esprit très large sur cette question.

M. DANIEL : Le ministre de la Milice voudrait-il dire si l'amendement comprendrait ceux qui ont servi dans les corps de

troupes en qualité de militaires dans un corps quelconque ? Parce qu'il y a d'autres régiments qui ne sont pas appelés des corps de troupes et qui pourraient ne pas être compris sous cette dénomination. Par exemple le corps de santé tombe sous cette désignation, mais le corps de l'intendance et les différents autres corps de l'armée tomberaient-ils sous la dénomination de corps de troupes ? Dans l'affirmative, je n'ai rien à dire de plus, mais s'ils ne sont pas compris dans les troupes en campagne, je pense que nous devrions faire très attention de ne pas adopter l'amendement de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) sans connaître exactement ce qu'il signifie.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est un terme technique et peut-être que le ministre de la Milice sera capable de nous renseigner.

M. BEATTIE : Tout Canadien dont le nom est sur la liste d'enrôlements devrait avoir droit à une concession de terres. Le fait que son nom est sur la liste devrait être une garantie qu'il a servi dans un corps canadien et qu'il a droit à une gratification en terres, n'importe d'où il vienne. Je ne crois pas que vous devriez le repousser.

Sir FREDERICK BORDEN : Certainement non.

M. HERRON : Un homme que je connais s'est enrôlé et est parti pour prendre soin des chevaux. Après son départ, au cours du voyage, il reçut une blessure et fut déclaré invalide par les docteurs du corps de santé. Malheureusement sa blessure ne lui permit pas d'aller au Sud-Africain. Le ministre pense-t-il qu'il sera compris dans le bill ?

L'hon. M. OLIVER : Je suis curieux de savoir jusqu'où la Chambre veut que ce privilège s'étende. Certainement nous tenons à nous conformer aux vues de la Chambre. Je crois moi-même que nous devrions traiter généreusement ceux qui ont sacrifié leur temps et qui ont risqué leur vie pour la cause de l'empire au Sud-Africain.

Nous ne voulons pas restreindre aucun privilège tout simplement pour le plaisir de faire de la restriction. Ce qu'il nous faut faire, c'est de soumettre à la Chambre une proposition qui puisse être établie d'une manière pratique, afin d'inclure ceux que nous voulons inclure et exclure ceux dont nous ne voulons pas. Je ne crois pas qu'il soit possible de rédiger un bill qui puisse s'adapter absolument à tous les cas. On n'a jamais pu encore établir aucune loi de ce genre, et je ne crois pas que nous le puissions aujourd'hui. Quand je saurai jusqu'à quel point on désire que soit accordé ce privilège, alors je ferai tous mon possible pour donner à ces désirs une forme concrète.

M. DANIEL.

M. FOWLER : Je crois que plusieurs des derniers contingents n'ont pris aucune part active aux hostilités. L'un de ces contingents est arrivé, je crois, après la terminaison de la guerre. J'ignore même si ce contingent a jamais été débarqué. Ceux-là seraient-ils aussi compris ?

L'hon. M. OLIVER : Je crains que l'amendement de mon honorable ami de Victoria-et-Haliburton ne fasse exclusion de ces contingents.

M. FOWLER : C'est ce que j'ai pensé. Cet amendement me paraît plus restrictif que le bill.

L'hon. M. OLIVER : J'en ai bien peur.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce n'est pourtant pas là l'intention.

L'hon. M. OLIVER : Nous voulons tous faire ce qui est juste et équitable à l'égard de ceux qui ont servi l'empire, comme ceux-là l'ont fait, ou qui avaient l'intention de le servir. Je désire savoir jusqu'à quel point nous pouvons aller. Si j'en crois ce qui a été dit ce soir, il ne serait pas possible d'établir un article qui couvrirait tous les cas dont on a parlé ; c'est-à-dire que cet article ne serait pas concluant. Il est préférable de décider jusqu'à quel point nous voulons aller, et ensuite de nous donner le temps d'établir l'article désiré.

M. LANCASTER : Je crois que l'avis de l'honorable député de London est excellent, c'est-à-dire de comprendre tous ceux qui ont signé le rôle d'un contingent quelconque canadien.

M. FOWLER : Alors, cela écarterait tous ceux dont parle l'honorable député de Victoria-et-Haliburton.

M. SAM. HUGHES : Cela écarterait tout officier supérieur.

M. R. L. BORDEN : Si le comité est disposé à se ranger à l'avis que tous les domiciliés au Canada qui ont servi dans l'Afrique du Sud soient compris dans ce bill, il ne sera pas difficile de modifier l'amendement en ce sens. Si on veut que tout résident ou domicilié au Canada qui a servi dans l'Afrique du Sud, dans un corps britannique en service actif. . .

M. LANCASTER : Ou qui s'est enrôlé pour ce service.

M. R. L. BORDEN : Je prends chaque cas l'un après l'autre. Celui-là pourra être ajouté dans la suite.

L'hon. M. OLIVER : Ainsi que l'honorable député de King-et-Albert en a émis l'avis cela pourrait écarter ceux qui se sont enrôlés et sont arrivés en Afrique après la fin des hostilités. Mais ils n'en méritent pas moins considération.

M. R. L. BORDEN : Il n'est pas difficile d'ajouter ceci :

Ou qui ont été dirigés sur ou compris dans aucun corps levé au Canada, durant aucune des diverses années, pour service dans l'Afrique du Sud.

L'hon. M. OLIVER : Alors mon honorable ami se trouverait écarter les Canadiens enrôlés dans des corps qui n'ont pas été levés au Canada.

M. R. L. BORDEN : Non, le premier amendement pourvoit à ce cas, et l'autre cas se trouve couvert par le second amendement. Si on veut pourvoir à tout autre cas qui pourrait se présenter, il suffira pour cela de quelques autres mots.

M. E. M. MACDONALD : Je crois qu'on admettra que le parti le plus sage est de reconnaître les services de tous les Canadiens qui sont allés dans l'Afrique du Sud, affiliés à des corps de troupes canadiennes. Je ne crois pas qu'il serait sage d'étendre ce privilège à d'autres qu'à ceux qui se sont enrôlés dans des régiments canadiens. Je crois que cette reconnaissance ne doit pas se borner à ceux qui ont réellement pris part à un engagement ou qui ont servi dans un engagement quelconque, mais aussi à tous ceux qui sont partis du Canada pour aller se battre, et qui au besoin étaient prêts à le faire. Quand on nous parle de ceux qui sont allés en Angleterre et se sont enrôlés dans des régiments anglais, je ne crois pas que ceux-là puissent être assimilés à des Canadiens, et c'est pourquoi je crois que ce privilège devrait être restreint à ceux qui sont partis et ont servi comme Canadiens.

M. STANFIELD : Mon honorable ami me permettra-t-il de le reprendre?

M. E. M. MACDONALD : Je ne faisais pas allusion au cas mentionné par mon honorable ami de Colchester, mais à celui dont a parlé mon honorable ami d'Alberta, c'est-à-dire quand il s'agit d'un homme habitant le Nord-Ouest qui a quitté le pays et s'est enrôlé dans un régiment anglais.

M. HERRON : A l'époque où cet homme télégraphiait en Angleterre pour demander de joindre l'année, il ignorait que le Canada était sur le point d'envoyer des troupes.

M. E. M. MACDONALD : Si vous voulez vous occuper de cas de ce genre, vous en arriverez à tous les prétextes imaginables dont aucun député ne pourrait s'occuper s'il veut trouver une base acceptable pour déterminer quels sont ceux qui ont droit à la concession. Il peut y avoir des officiers ayant servi avec distinction, qui étant Canadiens se sont enrôlés dans les forces impériales, et qui méritent une récompense, et on pourra s'occuper d'eux dans un article séparé. Mais, en ce qui concerne les sous-officiers et soldats, je crois que ce pays ne serait disposé à reconnaître que les Canadiens qui sont partis en étant affiliés à des troupes canadiennes.

M. SAM. HUGHES : Voici encore trois autres cas. L'un est celui de Charlie Ross, de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, l'éclaireur, et l'homme même qui a gagné la bataille de Cutknife-Hill, en 1885. Charlie Ross se rendit en Afrique, où il se signala. Mais les cas spéciaux dont je veux parler sont ceux de deux jeunes gens de Toronto, Wasson et Jackson. Ces deux jeunes gens ne purent pas entrer dans le premier corps. Ils étaient allés au loin gagner leur vie, et se trouvaient sans moyens de communication avec leur régiment. Ils revinrent pour s'enrôler, mais quand ils arrivèrent les cadres étaient remplis. Ils se rendirent dans l'Afrique du Sud à bord d'un navire chargé de foin. Je pourrais citer le nom d'un autre jeune homme, Charlie Graham, de ma propre ville de Lindsay, qui partit aussi sur un navire à foin. Ils s'enrôlèrent dans le corps du général Roberts, et firent honneur par leur conduite au nom du Canada. Cependant, ces hommes-là se trouveraient exclus de ce bill.

M. E. M. MACDONALD : Où allons-nous tirer l'échelle ?

M. SAM. HUGHES : Tout Canadien ayant servi dans un corps quelconque dans l'Afrique du Sud. Prenez le cas du colonel Hamilton Merritt, de Toronto. Il a servi dans l'état-major du général Brabant.

Une VOIX : Vous êtes inclus.

M. SAM. HUGHES : Certainement. Je ne pouvais pas aller dans l'Afrique du Sud, à cause de la tyrannie d'un général anglais qui servait sous le gouvernement canadien.

M. M. S. SCHELL: J'aimerais à demander au ministre si un homme se prévalant de son privilège et faisant choix d'une terre aurait droit à un homestead et aussi à une préemption ?

L'hon. M. OLIVER : Les dépositions de ce bill permettent qu'un volontaire ou son représentant retire tout le bénéfice de la loi, qu'il ait déjà ou non un homestead.

M. HERRON : Ou s'il est sur le point d'en obtenir un.

L'hon. M. OLIVER : Oui, c'est précisément la même chose.

M. FOWLER : En outre de cela, vous allez permettre à un colon d'obtenir un homestead ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

L'hon. M. FOWLER : Et aussi une préemption ?

L'hon. M. OLIVER : Si la terre est prise dans une étendue sujette à la préemption.

M. FOWLER : Vous voulez dire un mille carré de terre. Eh bien, en voilà un qui sera heureux de voir une autre guerre éclater.

M. HERRON : J'ai donné avis d'un amendement à cette motion. Le ministre y a apporté quelques changements, mais j'aurai quelque chose à ajouter en temps voulu.

L'hon. M. OLIVER : Je crois que nous ferions mieux de réserver l'article 2, et de continuer l'étude du bill. Nous aurons plus tard l'occasion de reprendre cet article 2.

(L'article 2 est réservé.)

Article 3—Concessions des terres autorisées.

L'hon. M. OLIVER : J'aimerais à proposer l'amendement suivant :

Que le mot "volontaire", à la première ligne de l'article 3, soit retranché, et remplacé par les mots suivants: "officier, sous-officier ou soldat; ou, advenant décès, entre la date de l'enrôlement ou nomination et le 31 décembre 1910, à son représentant légal".

M. STAPLES : Quelle sera la procédure à suivre pour une veuve, afin d'obtenir la concession de terre ?

L'hon. M. OLIVER: Il lui suffira d'établir son identité et les droits de son mari, par devant le ministre de la Milice.

M. HERRON : Avant que cet article soit adopté, j'ai donné avis d'un amendement que je crois être nécessaire. Je propose que l'article 3 soit amendé en insérant après le mot "volontaire" les mots "représentant légal", en enlevant le mot "avoisinant" apparaissant à la seconde ligne, et en stipulant que cela s'appliquera aux sections paires et impaires par tout le pays. Le bill des terres que nous venons d'adopter pourra peut-être avoir un certain rapport avec l'article 3.

L'hon. M. OLIVER : D'après cette disposition, et d'après le bill des terres, le volontaire peut choisir sa terre ou il voudra sur les sections paires ou impaires ou sections avoisinantes paires ou impaires, mais il ne peut prendre que les terres qui sont avoisinantes.

M. HERRON : Les volontaires de l'Afrique du Sud résident généralement en des parties du pays qui sont bien habités, et si l'un d'eux pouvait obtenir un quart de section dans sa localité, même si cela n'avoisinait pas son quart de section, il serait préférable de le lui laisser avoir plutôt que de le forcer d'aller 100 milles plus loin.

M. J. D. REID : Je ne vois pas pourquoi les gardes-malades qui ont accompagné les médecins dans l'Afrique du Sud n'obtiendraient pas une concession de terre. Cet article comprend-il les aumôniers ?

M. SAM. HUGHES : Oui, s'ils ont droit à la concession.

M. J. D. REID : Le ministre devrait prendre en considération la question de comprendre les gardes-malades dans la distribution de ces faveurs.

M. HERRON : Je proposerais que l'article 3 soit amendé en retranchant le mot "avoisinant". Je crois que ce mot est de nature à causer beaucoup d'insuccès, pour les cas dont j'ai parlé. Je ne vois pas quelle différence cela peut faire au pays que le volontaire d'Afrique obtienne son quart de section à côté du sien, ou qu'il l'obtienne quelque part ailleurs dans le voisinage.

M. E. M. MACDONALD : Mon honorable ami voudrait légiférer pour un cas exceptionnel, au lieu de s'occuper de cas généraux.

M. HERRON : Le cas dont je parle est si général qu'il s'appliquerait à plus de la moitié des volontaires résidant dans le pays.

M. M. S. McCARTHY : Si mon honorable ami de Pictou connaissait mieux les conditions qui règnent dans le Nord-Ouest, il comprendrait qu'il est très difficile d'obtenir des quarts de sections voisins l'un de l'autre. Le bill, pour ainsi dire, ne représente rien, en ce qui concerne nombre de jeunes gens résidant dans l'Alberta et la Saskatchewan et qui sont allés dans l'Afrique du Sud.

L'hon. M. OLIVER : Si l'avis de la Chambre est que le bill ne représente rien qui vaille, il y a bien des gens dans le pays qui préfèreraient de beaucoup qu'il fût retiré.

M. M. S. McCARTHY : Je ne suis certainement pas de cet avis. Au contraire, voilà depuis bien des années que je demande en cette Chambre d'accorder des terres aux volontaires d'Afrique dans l'Alberta et la Saskatchewan. Je ne parle pas de ceux qui se sont enrôlés dans les autres provinces et qui ont reçu des concessions des gouvernements d'Ontario et de la Colombie-Britannique ; mais je crois que nous devrions prendre les dispositions voulues pour réserver des concessions de terres aux jeunes gens de l'Ouest qui sont allés dans l'Afrique du Sud. Ce que je désire faire remarquer au ministre c'est que celui qui, en vertu de cette loi, prendra un quart de section, sera obligé d'observer les règlements concernant les homesteads. Et bien que cela puisse être assez avantageux pour un cultivateur ou un éleveur qui veut avoir plus de terre, il y a cependant bien des jeunes gens dans les villes et villages qui ne peuvent pas quitter leurs affaires ; et pour ceux-là le seul avantage de cette loi est qu'ils obtiendront pour $160 un scrip qu'ils devront s'estimer bien heureux de vendre $80. J'ai reçu plusieurs protestations de cette classe de volontaires, et en temps voulu je proposerai des amendements à ce bill. C'est là ce que je voulais dire quand j'ai déclaré que la concession, à ces jeunes gens de l'Alberta et de la Saskatchewan, avait été tronquée jusqu'au

point, pour ainsi dire, de ne plus rien représenter.

M. TURRIFF : Je ne vois pas pour quelle raison un volontaire de l'Afrique du Sud serait plus autorisé à s'établir sur deux quarts de sections séparés que ne pourrait l'être un détenteur de homestead, qui a pour cela le privilège de prendre une préemption. Il y aura des millions d'acres de terre à la disposition des volontaires de l'Afrique, et je ne crois pas qu'il y ait la moindre injustice à leur demander de s'établir sur des quarts de sections avoisinants.

Qu'on me permette de faire remarquer à mon honorable ami (M. McCarthy) que si le volontaire ne veut pas habiter sur la terre et gagne sa patente en remplissant les obligations relatives aux homesteads, il n'est pas nécessaire pour lui de prendre $160 en scrip. Il peut prendre son warrant, qu'il a le privilège de vendre, et son représentant a le droit de s'établir sur deux quarts de sections, de remplir les obligations concernant les homesteads, et de faire émettre la patente en son propre nom. Je crois que le warrant lui représentera bien plus qu'une patente séparée pour un quart de section.

M. SAM. HUGHES : Supposons qu'un volontaire ne veuille pas prendre 320 acres et les cultiver, mais préfère prendre les 160 acres, quel titre aurait-il aux 160 acres ? Obtiendrait-il des scrips pour cela ?

L'hon. M. OLIVER : Il a le privilège de prendre 320 acres comme homestead, ou le privilège de céder son droit à une autre personne qui remplira les obligations sur les 320 acres. La conséquence de tout cela, ainsi que l'a exposé mon honorable ami d'Assiniboïa-est, sera de lui donner la libre patente de 160 acres, ou un scrip jusqu'au montant de $160, recevable au pair en paiement pour des terres fédérales.

M. SAM. HUGHES : Comment la cession de droits équivaudrait-elle à 160 acres?

L'hon. M. OLIVER : Voici comment cela se fait. Quelle que soit la personne à qui les pouvoirs sont cédés, cette personne obtient 320 acres pour remplir les obligations requises du détenteur d'un homestead de 160 acres.

(L'amendement de M. Herron est rejeté.)

Sur l'article 4 (conditions).

M. FOWLER : Je ne crois pas que nous devrions permettre d'avoir un substitut. Je crois qu'il ne devrait y avoir que deux alternatives : soit accorder une concession au volontaire s'il désire aller s'établir sur la terre, ou lui en donner le scrip s'il ne veut pas aller s'établir sur la terre. Mais ne permettez pas à un substitut de prendre la terre, parce que le résultat sera que ces droits seront cédés pour une somme insignifiante, surtout par plusieurs volontaires des provinces de l'Est, à des individus qui ne sont jamais allés en Afrique et qui retireront pour quelques dollars tous les avantages de ces concessions. Si le volontaire lui-même désire aller se fixer sur sa terre et remplir ses obligations, qu'on lui accorde les 320 acres. Sinon, qu'il prenne le scrip de $160, et qu'il en fasse ce qu'il voudra.

M. SAM. HUGHES : Supposons qu'un homme qui a droit à ses 320 acres ne puisse pas aisément aller s'y établir, ne pourrait-il pas envoyer quelqu'un pour travailler à sa place?

L'hon. M. OLIVER : Non, à moins qu'il ne cède ses droits à cette autre personne.

M. SAM. HUGHES : Supposons qu'il ait un frère qui puisse travailler pour lui.

L'hon. M. OLIVER : Ce serait là une affaire à arranger entre son frère et lui ; mais il lui faudra céder ses droits à son frère. Il me semble que l'avantage accordé dans le présent article est tout ce qu'on peut raisonnablement demander.

M. G. M. McINTYRE : Je suppose que l'objet général qu'on se propose avec ce bill est de récompenser les Canadiens qui ont servi l'empire dans l'Afrique du Sud ; mais, en outre, vous devriez aussi, autant que possible, décider ces bons Canadiens à aller s'établir dans le Nord-Ouest, pour diverses raisons qui se passent de commentaires. Un jeune homme qui est assez loyal pour aller risquer sa vie en Afrique est la sorte de citoyen qu'il nous faut pour se mêler aux éléments divers qui composent ce pays. Par conséquent, il est à désirer que nous mettions tout en œuvre pour décider ce jeune homme à aller se fixer là-bas. Mais l'idée d'un substitut paraît être étrangère à l'objet du bill, et je suis de l'avis de l'honorable député de King-et-Albert, que si ce jeune homme ne veut pas aller se fixer là-bas, nous ferions bien de ne pas parler de substitut dans le bill et de lui laisser accepter le scrip.

M. THOS CHISHOLM : Est-ce que le ministre ne pourrait pas s'arranger pour abréger la durée du séjour que le volontaire est tenu de faire sur sa terre ? Un soldat qui a servi son pays dans l'Afrique du Sud, durant trois ans, et qui a fait une campagne aussi ardue, ne devrait pas, je crois, être forcé de demeurer aussi longtemps sur sa terre. Je crois qu'il serait suffisant d'exiger de lui un séjour de trois mois sur sa terre. J'approuve pleinement qu'on mette tout en œuvre pour que les colons s'acquittent de leurs obligations. Il ne faut pas que les terres restent en friche. Au besoin, on pourrait exiger du volontaire, et en retour du privilège de diminution de la durée de séjour, qu'il remplisse quelques obligations supplémentaires d'établissement. Nombre de volontaires pourraient rester trois

mois sur leurs terres, mais ne pourraient pas rester tout l'été. Du moment qu'ils rempliraient leurs obligations d'établissement, cela ne peut pas faire une grande différence pour le pays. On devrait certainement pouvoir accorder aux volontaires des faveurs de ce genre. Et on ne devrait pas, non plus, user de trop d'inflexibilité pour les limites du temps qui leur est accordé, en considération du temps qu'ils ont déjà consacré pour le roi et l'empire.

M. SAM. HUGHES : Je suis heureux que l'honorable député de Huron-est ait soulevé cette question. Je pourrais rappeler au ministre ce qui a été fait aux Etats-Unis à la fin de la guerre avec l'Espagne et les Philippines. Chaque volontaire, à son retour au pays, reçut un scrip, et son temps de service lui fut comté pour les obligations qu'il avait à remplir comme colon.

M. FOWLER : Je crois qu'il faut plutôt user de générosité à l'égard des jeunes gens qui sont allés en Afrique pour défendre l'empire, et je crois que les dispositions de ce bill sont très généreuses. Si j'ai bien compris tout cela, un volontaire de l'Afrique du Sud peut, en vertu de ce bill, prendre possession d'environ 320 acres de terre ; il pourra aussi en prendre 160 de plus, comme colon ordinaire, ce qui lui en donne 480. En payant ensuite $480, il peut acheter avant tout autre 160 autres acres, ce qui lui donne 640 acres, soit un mille carré, pour la somme insignifiante de $480.

Je crois que nous nous montrons suffisamment généreux, à l'égard de ces volontaires, pour ne pas nous relâcher au sujet des conditions de homestead. Il vaudrait mieux donner une prime en argent au volontaire plutôt que lui permettre de vendre ses droits à une autre personne, ce qui permettrait à quelqu'un qui n'aurait jamais fait aucun sacrifice de retirer tout le bénéfice de l'affaire. Les dispositions du bill sont suffisamment larges et généreuses, et nous devrions le substituer.

M. BARR : Je suppose que l'objet qu'on a en vue est de reconnaître les services des volontaires qui sont allés dans l'Afrique du Sud, et je ne crois pas que cette reconnaissance leur servirait à grand'chose s'ils ne pouvaient pas garder leurs terres en engageant d'autres personnes pour remplir leurs obligations à leur place. Bon nombre de volontaires ne sont pas des cultivateurs, et ces concessions ne leur serviraient à rien si on ne leur permettait pas d'avoir des substituts. Je ne crois pas que ce bill soit trop libéral, et l'on pourrait encore faire un peu plus. Il n'y a aucun doute que plusieurs de ces volontaires aimeraient à posséder une ferme de 160 acres ; et s'ils pouvaient, sans nuire à leurs affaires, se rendre sur leurs terres pour y travailler quelque temps, ou faire labourer leurs terres pour les mettre en état d'être cultivées, ils en obtiendraient le titre perpétuel et légueraient cela à leurs enfants en souvenir des services rendus. Je crois qu'on devrait leur accorder le privilège de garder leurs terres, sans avoir à abandonner leur affaires en d'autres parties du pays. Ces Canadiens se sont distingués dans l'Afrique du Sud ; ils ont gagné plusieurs batailles, et jusqu'à un certain point ils ont montré aux soldats anglais comment se battre sans s'exposer inutilement, comme le soldat anglais était habitué jusque-là à le faire. En réalité, ils ont introduit un nouvel élément de vie dans l'armée de ce pays. Il est vraiment malheureux que ce bill ne soit pas plus libéral à leur égard, en leur permettant de garder leurs terres sans avoir à abandonner leurs affaires.

M. FOWLER : J'aimerais que le ministre nous fasse connaître son avis sur cette question. Nous savons ce qu'il est déjà advenu de ces scrips dans le passé. Des spéculateurs ont parcouru le pays et les ont achetés pour une misère, ce qui leur a permis de réaliser des fortunes considérables. Les mêmes fortunes seront encore réalisées, bien que sur une moindre échelle, par des hommes qui n'ont aucun titre aux faveurs du Gouvernement. Ainsi, par exemple, ce mille carré de terre, valant aujourd'hui $3,000 ou $4,000, on le cédera pour la valeur du scrip, et dans quelques années cela vaudra $25,000 ou $30,000.

M. TURRIFF : Je ne crois pas qu'il y ait lieu de mêler aucunement à tout cela la question du droit d'un colon au homestead et à la préemption.

Vous accordez à un volontaire une récompense pour ses services dans l'Afrique du Sud. S'il a déjà eu un homestead, il ne peut pas en obtenir un autre. Dans le cas contraire, vous ne pouvez pas, en lui accordant une faveur à laquelle il a droit, lui retrancher son droit à un homestead. En ce qui concerne la réduction des obligations du colon, cela serait loin d'être satisfaisant. Vous faites don d'une demi-section, d'un demi-mille de large par un mille de long à un volontaire de l'Afrique, et il lui faudra remplir ses devoirs de colon et en outre faire acte de résistance durant six mois chaque année durant trois ans. Il serait très désavantageux aux autres colons établis dans le voisinage qu'il pût gagner sa patente en remplissant moins d'obligations qu'ils n'en ont eux-mêmes à remplir : par exemple, s'il pouvait gagner sa patente par une résidence de trois mois ou moins, ou en s'acquittant des obligations de culture au lieu de résidence. Je reconnais, avec l'honorable député de King, qu'on traite ces volontaires avec libéralité. On leur donne une demi-section au lieu du quart de section que la plupart d'entre eux s'attendaient de recevoir, et je ne crois que ce soit trop exiger d'eux que de leur demander de s'acquitter des obligations concernant les homesteads.

Pourquoi, d'autre part, leur enlever le droit d'avoir un substitut ? Un substitut peut nous être un excellent colon, et je crois que c'est là le principal objet que e Gouvernement se propose, c'est-à-dire de faire en sorte qu'en concédant ces terres aux volontaires d'Afrique on puisse obtenir que des colons occupent, cultivent et s'établissent sur ces terres.

M. SAM. HUGHES : Ce que nous raconte l'honorable député de King des pratiques d'autrefois pour l'échange des scrips est absolument vrai, car dans ces temps-là il était très difficile d'engager les gens à aller se fixer dans le Nord-Ouest. Mais les choses sont bien différentes aujourd'hui. Je connais bien des jeunes gens qui attendent après ces scrips pour courir s'établir dans le Nord-Ouest. Plusieurs, sans doute, vendent leurs scrips, mais il y en a un bon nombre qui n'attendent que cela pour aller se fixer dans le Nord-Ouest.

M. FOWLER : Mes remarques ne s'appliquent pas à ceux-là.

M. SAM. HUGHES : On ne devrait faire aucune différence pour les jeunes gens des villes qui ne peuvent pas partir.

M. HERRON : Il devrait y avoir une distinction entre un résident et celui qui n'a jamais été là-bas. L'objet qu'on se propose en partie, par ces concessions de terres, est de favoriser le développement du Nord-Ouest, et je crois qu'on devrait demander à celui qui n'a jamais été là-bas, soit avant, durant ou depuis la guerre, de s'y rendre et de résider sur sa terre ou du moins dans cette région.

M. BEATTIE : Le meilleur plan est de forcer le volontaire à s'établir sur sa terre ou de prendre son scrip. Autrement, les terres seront vendues et gardées en friche par des spéculateurs pendant plusieurs années. En ce qui concerne les scrips délivrés après la révolte de Riel, pas un sur cent de ceux qui avaient droit à ces scrips et les ont reçus ne s'est établi sur sa terre. Les scrips furent vendus aussi bas que $10 ou $15. J'ai essayé de vendre le mien, et tout ce qu'on m'offrit fut $15. L'honorable député de Haliburton dit qu'il connaît des centaines de jeunes gens qui s'empresseront d'aller s'établir là-bas. Eh bien, c'est là le meilleur argument que nous pouvons invoquer pour les forcer de s'établir sur leurs terres ou de prendre leurs scrips.

M. BARR : Le gouvernement d'Ontario a traité plus généreusement les volontaires de cette province. Il a exempté de taxes les terres qui leur ont été concédées, excepté pour les taxes scolaires, durant dix ans ; et si les concessionnaires ne s'établissent pas sur leurs terres, le Gouvernement les rachète, souvent naturellement pour peu de chose, de $50 à $100. Je ne crois pas qu'il serait sage de suivre cet exemple et d'exempter les terres de l'Ouest des obligations concernant les homesteads. Même, dans le nouvel Ontario, ces pratiques ont retardé la colonisation à un tel point qu'il est peu probable que le Gouvernement y revienne de nouveau.

M. FOWLER : Le Gouvernement d'Ontario avait certaines raisons pour accorder ces exemptions de droits, car les terres n'étaient évaluées qu'à $50.

M. A. MARTIN : Je ne crois pas que nous devrions rendre les restrictions si onéreuses. L'idée que je me fais de tout cela, c'est que ces volontaires doivent être encouragés à aller s'établir, mais qu'il ne faut pas mettre trop de restrictions à leur établissement. On a déjà émis l'avis, et je crois que c'est là une idée excellente, que les gardes-malades ainsi que les aumôniers qui se sont occupés des besoins spirituels des volontaires devraient aussi avoir des terres. Mais je ne vois pas comment on pourrait obliger ceux-ci à résider durant six mois sur leurs terres. Si vous rendez les conditions trop onéreuses, vous allez forcer les concessionnaires à prendre des scrips ; et nous savons tous que, dans le passé, beaucoup de gens ont fait métier de se rendre dans l'Ouest pour faire des affaires avec les scrips. Très souvent, les concessionnaires ne seraient que trop portés à vendre leurs terres pour une somme insignifiante. J'attire de nouveau la considération de la Chambre sur les gardes-malades et les aumôniers, ainsi que sur tous ceux qui sont allés en Afrique en quelque qualité que ce soit pour servir leur pays à l'heure du danger. Tout cela a peut-être jeté plus de prestige sur le pays qu'aucun autre fait historique depuis vingt ans. Le Parlement ne peut que se faire honneur en traitant ces volontaires avec générosité. S'il n'en dépendait que de ma volonté, je me passerais entièrement des scrips. Je ne crois que ce soit là une manière d'agir qui soit juste ni sage. On pourrait trouver quelque moyen d'autoriser des substituts à prendre les terres. J'ai entendu dire ce soir que quelqu'un était prêt à vendre son droit pour $25, et je ne doute nullement que certaines gens seraient prêtes à acheter des scrips à ce prix.

M. BLAIN : Vu qu'on a mentionné la loi d'Ontario, je me permettrai de la lire.

Toute personne qui résidait dans la province d'Ontario et qui s'est rendue de cette province dans le Sud-Africain en qualité de chapelain, ou d'infirmière, ou de commissaire de la Croix Rouge ou de correspondant d'un journal pendant ladite guerre ou une partie de cette guerre....

Sous le régime de la loi d'Ontario, on accorde des terres à ces trois catégories de personnes. C'est un exemple qui mérite d'être suivi lors de l'adoption du présent projet de loi.

M. S. J. JACKSON : Pour en revenir à l'article 2, je connais un jeune homme, M. Muckle, qui se trouvait en voyage dans la Nouvelle-Zélande lorsque les hostilités ont éclaté. Il s'enrôla dans le contingent de la Nouvelle-Zélande, porta les armes pendant la guerre et revint immédiatement au lieu de sa naissance, au Manitoba, où il réside.

M. CONMEE : Il y a un cas semblable à Port-Arthur. Un jeune homme du nom de Gillis se trouvait dans le Sud-Africain où il s'enrôla.

M. HERRON : Je voudrais modifier l'article 4 à partir de la 6e ligne. Je propose :

Que l'article 4 soit modifié par l'addition des mots: " mais cet article ne s'appliquera pas, en ce qui a trait à la résidence et à la mise en culture, aux invalides, tel que mentionné dans l'article 2 de la loi.

L'objet de cet amendement est de permettre aux personnes devenues invalides pendant la guerre d'obtenir leurs concessions sans remplir les conditions d'établissement. Il y a quelques cas particuliers qui sont connus de toute la députation. Il y a quelques invalides dans une circonscription, et si leur cas était expliqué au comité, celui-ci n'hésiterait pas, j'en ai la conviction, à adopter cet amendement. C'est à peine s'il y en a 10 ou 12 dans tout le Canada.

M. A. A. McLEAN : Une personne ayant droit à une concession peut-elle la céder à une autre qui sera tenue de remplir les conditions, ou l'acheteur du certificat sera considéré comme concessionnaire ?

M. HENDERSON : Relativement aux certificats, nous devons tous admettre qu'ils ont été autrefois l'objet d'un trafic honteux. On les obtenait certainement à très bon marché, parfois pour une chanson. Les gens qui étaient sur les lieux s'occupaient d'amasser de grandes quantités de certificats avec lesquels ils achetaient de grandes étendues de terre. Entre autres, la compagnie foncière de la vallée de la Saskatchewan lorsqu'elle a acheté 250,000 acres de terre, possédait, paraît-il, un grand nombre de certificats.

Je suis d'avis qu'il n'est pas juste que d'autres personnes que les volontaires eux-mêmes retirent des bénéfices de ces certificats. Le ministre devrait rédiger la loi de manière à ce que personne ne puisse employer ces certificats à l'achat de terres, à moins de jurer qu'ils lui coûtent $160, au bas mot. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de permettre à ces spéculateurs d'acheter ces certificats à un prix nominal, puis d'acheter de l'Etat des terres pour la pleine valeur des certificats.

M. TURRIFF : Ces certificats d'argent auraient actuellement une valeur marchande de 90 à 95 p. 100, de sorte que celui qui recevrait un certificat valant $160 s'il est offert en paiement de terres fédérales pourrait le vendre au prix de $150 environ. Les certificats sont très recherchés par ceux qui ont des paiements à faire au gouvernement fédéral, de sorte que quiconque recevrait un certificat serait certain de pouvoir l'changer contre $150, en espèces. Naturellement, vous pouvez établir un règlement obligeant l'acheteur à verser intégralement les $160 ; mais dans ce cas les certificats ne se vendent pas, car celui qui a $160 à payer à l'Etat ne se donnera pas la peine d'acheter un certificat, à moins de pouvoir réaliser un bénéfice de 5, 6 ou 7 p. 100. Il paiera plutôt en argent. Mais il y a si peu de ces certificats que les détenteurs seraient certains d'obtenir plus de 90 p. 100 du pair.

M. BARR : Il y a une autre catégorie de gens qu'on a oubliée dans l'énumération de ceux qui méritent de recevoir une concession de terre. J'ai nommé les correspondants des journaux. A l'exemple des soldats, ils sont allés là-bas exposer leur vie, et ils ont probablement plus contribué que les volontaires à faire connaître le Canada. A mon avis, ce projet de loi devrait récompenser leurs services.

M. A. A. McLEAN : Quant à quelques-uns des détachements qui se sont rendus au Sud-Africain sans y prendre part aux hostilités et qui sont ensuite revenus, leurs membres auront-ils droit à une concession?

L'hon. M. OLIVER : C'est une question qui se rattache à l'article 2 que nous avons réservé pour nous rendre au désir unanime de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Une objection se présente à mon esprit au sujet de l'amendement du député d'Alberta (M. Herron). L'article 2 n'est pas encore modifié et la mention que l'amendement fait de cet article ne serait pas de mise. Je proposerais de rédiger l'amendement dans les termes suivants :

Mais cet article ne s'appliquera pas, en ce qui a trait à la résidence et à la mise en culture, aux personnes qui, à cause d'infirmités physiques ou mentales résultant du service dans le Sud-Africain comme susdit, sont incapables de remplir les conditions relatives à la résidence et à la mise en culture imposées par le présent article.

Voici le but que l'honorable député veut atteindre : empêcher qu'on impose, aux personnes qui, à cause de leurs infirmités physiques ou de leur état mental résultant de la guerre, sont incapables de les remplir, les conditions auxquelles la loi les soumettrait sans cela.

L'hon. M. OLIVER : Je crois que les prescriptions de la loi des terres fédérales seraient suffisantes en pareil cas. Il serait dangereux d'aller plus loin. La loi des terres a été rédigée en prévision de circonstances semblables à celles que l'honorable député a en l'idée. Je crois qu'il est préférable de s'en tenir à ses dispositions.

M. R. L. BORDEN : Ainsi, le ministre est convaincu que les dispositions de la loi des terres sont amplement suffisantes dans le cas signalé par le représentant d'Alberta.

L'hon. M. OLIVER : Je ne pourrais pas dire qu'elles le sont amplement dans ce cas-là, mais je suis d'avis qu'il serait dangereux de leur donner une plus grande portée, car nous pourrions nous trouver en présence d'un véritable scandale résultant de la quantité des certificats de médecins et des autres moyens employés pour se soustraire aux conditions d'établissement.

M. HERRON : J'avais en l'idée deux cas très graves dans lesquels, selon moi, le requérant devrait recevoir ses titres immédiatement sans attendre les trois années de rigueur. Je me rappelle un volontaire qui n'a pas quitté l'hôpital depuis la fin des hostilités et qui a une nombreuse famille—dix enfants. Je ne connais que deux cas, mais ils sont exceptionnels. Je pensais que ces volontaires méritaient d'obtenir leurs titres sans remplir les conditions d'établissement. Le ministre croit-il que l'article 2 pourrait s'appliquer en pareil cas ?

L'hon. M. OLIVER : Je suis d'avis que l'article 4 devrait être adopté tel quel. Les dispositions de la loi des terres fédérales peuvent répondre, dans une certaine mesure, aux exigences des cas signalés par l'honorable député. Je ne saurais appuyer son amendement.

M. HERRON : Le ministre ne refusera peut-être pas d'expliquer quelles sont les dispositions de la loi des terres applicables à ce cas particulier.

L'hon. M. OLIVER : Un article dispose que le Gouverneur en conseil peut, par décret, accorder les titres sans que la condition relative à la résidence ait été observée, lorsque l'intéressé est incapable de remplir les obligations imposées, à cause d'infirmités physiques.

Sur l'article 5 (substituts).

L'hon. M. OLIVER : J'ai un amendement à proposer à l'article 5. Je désire ajouter le texte suivant comme paragraphe 3 :

Nul écrit semblable n'est accepté ni reconnu par le département s'il n'est signé et daté postérieurement à la date du mandat du ministre de la Milice mentionné dans l'article 7 de la présente loi.

M. HERRON : Je voudrais que le ministre expliquât le sens de l'ajouté fait à l'article 7. Je crois qu'il y a des cas où des volontaires ont pris des mesures pour disposer de leur concession. Je suppose que c'est de cela qu'il s'agit.

L'hon. M. OLIVER : L'objet de l'amendement que j'ai proposé est exprimé dans le texte : la cession faite par le volontaire est nulle tant que le département de la Milice n'a pas reconnu son droit à une concession. C'est-à-dire que dans les opérations auxquelles on se livre à l'heure qu'il est, ce sera l'entreprenant spéculateur, et non le volontaire qui sera le perdant.

M. TURRIFF : Je crois qu'il y a lieu de modifier l'article 5. Il est ainsi conçu :

Personne ne peut être accepté à titre de substitut s'il n'est sujet britannique.

Il est parfaitement juste d'exiger qu'un homme soit sujet britannique avant qu'on lui remette les titres, mais je ne vois pas de raison d'imposer à un colon qui achète un mandat et réside sur le bien-fonds, plutôt qu'un détenteur d'un homestead, l'obligation d'être sujet britannique. On commettra une grave erreur, si on ne retouche par cet article. On empêchera bien des gens qui désirent devenir acquéreurs d'obtenir ces concessions.

M. SAM. HUGHES : Dites " ou s'il ne déclare son intention de devenir sujet britannique ".

M. CONMEE : Cela serait préférable.

M. TURRIFF : La loi applicable au détenteur ordinaire d'un homestead s'appliquerait au présent cas. Il ne peut pas obtenir ses titres sans devenir sujet britannique. Je propose donc de biffer les mots " sujet britannique ".

M. SAM. HUGHES : Alors, un étranger pourra se présenter et posséder la terre. Aux termes du présent article, un volontaire peut-il obtenir ses titres sans devenir sujet britannique ?

M. TURRIFF : Nous pouvons adopter la disposition que renferme la loi des terres.

M. SAM. HUGHES : Le substitut devrait être sujet britannique ou déclarer son intention de le devenir, comme dans le cas de l'occupant d'un homestead.

M. TURRIFF : Je ne crois pas que l'occupant d'un homestead soit tenu de faire cette déclaration. Il serait à propos de prescrire que personne ne recevra ses titres s'il n'est sujet britannique.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : M. Turriff propose de biffer les mots " sujet britannique ".

Quelques VOIX : Non, non !

M. CONMEE : Si je comprends bien, le substitut est tenu d'être sujet britannique avant de recevoir ses titres.

M. LANCASTER : Non, c'est le contraire.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais qu'on expliquât l'amendement.

M. TURRIFF : Je crois qu'on se trompe généralement sur le sens de mes paroles. Je propose de biffer les mots qui exigent

qu'un individu soit sujet britannique pour devenir le substitut du titulaire, mais je n'entends pas qu'il puisse obtenir ses titres sans se faire naturaliser. Ainsi, le colon venu des Etats-Unis peut prendre une inscription de homestead, mais il ne saurait devenir sujet britannique avant d'avoir vécu trois ans au Canada.

M. SAM. HUGHES : N'est-il pas tenu de déclarer qu'il a l'intention de le devenir.

M. TURRIFF : Qu'on oblige le substitut à faire cette déclaration, et qu'on prescrive qu'il devra être naturalisé avant de recevoir ses titres.

M. LANCASTER : En accordant des concessions à ceux qui sont allés combattre pour la couronne anglaise, nous ne devrions permettre à personne de spéculer sur ces terres s'il n'est sujet britannique. Tel qu'il est, le projet de loi est excellent.

M. M. S. McCARTHY : Aux termes de la loi sur les terres fédérales, nous permettons à un individu d'obtenir une inscription de homestead s'il fait connaître son intention de devenir sujet britannique. Pourquoi ferions-nous une distinction dans le présent cas.

M. TURRIFF: Je demande à rédiger mon amendement dans les termes suivants :

Personne ne peut être accepté à titre de substitut s'il n'est sujet britannique ou s'il n'a déclaré son intention de le devenir.

M. FOWLER : Il est absurde de permettre qu'il y ait des substituts en pareil cas ; mais, si cette autorisation est accordée, ce ne devrait être qu'en faveur de ceux qui sont déjà sujets britanniques.

M. CONMEE : On devrait prescrire qu'avant la remise des titres, le substitut se fera naturaliser.

L'hon. M. OLIVER : Tel qu'il est rédigé, l'article ne décrète pas qu'un substitut devra devenir sujet britannique avant de recevoir. Bien que je ne repousse pas l'amendement, on devra le faire suivre d'une disposition prescrivant que le substitut pour obtenir ses lettres patentes, devra être sujet britannique.

M. FOWLER. Quelle est la nécessité de cette disposition ? N'y a-t-il pas assez de sujets britanniques pour acquérir ces droits. Il est absurde d'étendre ce privilège aux étrangers ?

M. M. S. McCARTHY : On spéculera certainement sur ces certificats et, cela étant, il importe de les rendre aussi précieux que faire se peut. Si nous refusons d'étendre le privilège à ceux qui ne sont pas encore naturalisés, nous diminuons d'autant la valeur marchande des certificats.

M. LANCASTER : Si je savais qu'on spéculerait sur ces certificats, je repousserais le projet de loi tout entier. Nous devons chercher à résoudre ce problème de manière à nous assurer, autant que faire ce peut, que des sujets anglais s'établiront sur ces concessions. Ce n'et plus le cas d'un étranger qui vient au Canada et s'établit sur une concession gratuite de la façon ordinaire. C'est une faveur spéciale que nous accordons à de braves et loyaux sujets britanniques que nous désirons honorer, et nous devrions ne l'accorder qu'à eux.

M. CONMEE : Nous encourageons les étrangers à venir ici et à faire connaître leur intention de devenir sujets britanniques et, lorsqu'ils sont sincères, nous ne devrions pas les priver des privilèges dont jouissent les citoyens du pays.

M. LANCASTER : Je consens volontiers à leur accorder tous les privilèges du citoyen, mais ceci est un cas tout à fait exceptionnel.

M. TURRIFF : Je désire ajouter les mots suivants à mon amendement.

Les lettres patentes ne seront pas émises pour ces concessions aux termes de la présente loi avant que le détenteur ne soit devenu sujet britannique.

L'hon. M. OLIVER : On pourrait obvier à l'inconvénient en ajoutant les mots suivants à l'article 2 :

Les lettres patentes ne seront pas remises avant qu'il ne soit devenu sujet britannique.

M. FOWLER : Supposons que John Smith ait pris part aux hostilités au Sud-Africain et qu'il vende ses droits à Thomas Brown qui devient son substitut, ce dernier pourra-t-il les revendre à un tiers ?

L'hon. M. OLIVER : Non. Le projet de loi déclare en termes formels qu'un volontaire peut vendre sa concession à un substitut qui doit remplir les conditions exigées pour l'obtention des titres.

M. FOWLER : Non ; L'article ne le dit pas.

M. S. J. JACKSON : Chaque restriction dont nous entourons ces gratifications en diminue la valeur pour ceux qui en sont l'objet. L'expérience nous a appris de 1871 à 1875, lorsque les certificats abondaient sur le marché—dans ce temps-là, n'importe qui pouvait les acheter et le titulaire n'était pas tenu d'être sujet britannique—l'expérience, dis-je nous a appris qu'ils se vendaient plus cher que s'il y avait eu des restrictions. Toute restriction a nécessairement pour résultat de diminuer la valeur de la propriété.

M. FOWLER : Cet article déroge à un principe très important que nous ne devrions pas perdre de vue, à savoir qu'il faut concéder ces terres à ceux qui les mettront en culture. Il vaut mieux avoir quatre cultivateurs qui exploitent des fermes de 160 acres, chacune, qu'un cultivateur qui pos-

sède une terre de 640 acres. Vous agrandissez les propriétés de ces colons et, par là, vous nuisez à la colonisation. Je suis d'avis que le ministre n'a pas étudié cette question avec tout le soin voulu. Ce que nous voulons, c'est d'attirer des colons là-bas, et non pas une poignée de grands propriétaires terriens.

L'hon. M. OLIVER : Pas une population de paysans.

M. FOWLER : Je ne saisis pas parfaitement ce que l'honorable député veut dire par une population de paysans. Dois-je comprendre que le ministre déclare que celui qui possède 160 acres est un paysan. Veut-il établir là-bas le régime des grands propriétaires fonciers ? Personne ne peut, seul, mettre en culture 160 acres de terre. Ce que le ministre désire, c'est de créer une aristocratie qui aura des serviteurs sous ses ordres. Il veut que le sol soit accaparé par quelques favoris.

Quel est le secret de la prospérité de la nation française ? C'est que le sol de la France est partagé entre nombre de petits tenanciers—une classe de paysans, si vous voulez, mais la moëlle épinière de la nation française. Si c'est là une classe de paysans, je souhaiterais que nous ayons au Canada une classe de paysans, car c'est cette classe qui est le salut de la France où le sol appartient à ceux qui l'exploitent, et non à des grands propriétaires fonciers.

On commet une grave erreur en permettant le recours à ces substituts et en n'obligeant pas ceux qui, par leurs sacrifices passés, ont mérité ces gratifications, à s'établir sur ces concessions. Quant à moi, je proteste contre cette politique, dans l'intérêt des habitants de l'Ouest et de la population de tout le Canada.

M. S. J. JACKSON : Dois-je comprendre que l'honorable député proteste contre ces gratifications aux volontaires de la guerre Sul-Africaine ?

M. FOWLER : Si je n'ai pas réussi à me faire comprendre par mon talentueux ami, il me sera impossible, vu ma connaisasnce imparfaite de l'anglais, d'employer des mots qui mettront ma pensée à la portée de son intelligence. Je ne blâme pas les gratifications au volontaires le la guerre Sud-Africaine, mais je proteste contre le privilège de substitution qui est attaché à ces gratifications et qui n'est pas avantageux pour le Canada, car il permettra à quelques-uns de ces volontaires de vendre leurs concessions pour une chanson aux spéculateurs avides qui ont été le fléau de l'Ouest, et qui guettent l'adoption de ce projet de loi. On n'en saurait douter. Ceux qui spéculent sur les certificats sont déjà à l'affût. Les certificats des métis ne les ont pas assouvis et ils font maintenant la chasse aux certificats des volontaires. Je le déclare, il n'est pas avantageux pour l'Ouest que de grandes étendues de terre soient détenues par des particuliers, mais il vaut mieux que la plupart des biens-fonds soient peu considérables et qu'il y ait une " population de paysans ", pour emprunter l'expression du ministre, plutôt qu'une population de riches propriétaires fonciers ayant des serfs et des domestiques sous leurs ordres.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député comprend mal l'objet du présent bill. Il ne tend pas à favoriser l'Ouest, et nul ne le sait mieux que les représentants de cette partie du pays. C'est le Canada tout entier qui est censé s'acquitter de son devoir envers ceux qui sont allés servir l'empire dans le Sud-Africain. C'est un sacrifice que fai l'Ouest, et on le reconnaît, mais l'Ouest est prêt à faire sa part pour récompenser les services de ces volontaires. Il est inutile de vouloir faire croire que ce projet de loi est avantageux pour l'Ouest. Celui-ci supporte le fardeau qui devrait peser sur tout le Canada.

M. FOWLER : S'il en est ainsi, il vaut mieux effacer toute trace du projet de loi et, s'il est nécessaire de témoigner notre reconnaissance à ces volontaires, nous devrions leur accorder une gratification en espèces. Ceci n'est qu'une nouvelle preuve de l'erreur que nous commettons en laissant ces terres sous la dépendance du gouvernement fédéral, au lieu d'en remettre l'administration aux provinces.

De quel droit imposons-nous un sacrifice à l'Ouest? Qu'est-ce qui nous autorise à commettre un acte d'injustice envers cette partie du pays, si ceci est un acte d'injustice, comme le ministre le dit. Puisons dans le Trésor l'argent néessaire pour récompenser convenablement ces volontaires et ne fournissons pas aux spéculateurs l'occasion de réaliser des bénéfices considérables grâce à ces gratifications dont nos volontaires ne pourront retirer qu'une bien faible part.

L'hon. M. OLIVER : Je ne veux laisser croire et consigner dans le hansard que j'ai dit que ce projet de loi est une injustice envers l'Ouest.

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

L'hon. M. OLIVER : J'ai dit que c'était un fardeau.

M. FOWLER : Un fardeau est une injustice.

L'hon. M. OLIVER : Pas nécessairement. C'est un fardeau que la population consent volontiers à supporter. Je désire que mon honorable ami comprenne que le rôle honorable que l'Ouest a joué au Sud-Africain était un fardeau, mais n'était pas une injustice. C'était un fardeau que l'Ouest a bravement supporté et, lorsque nous nous efforçons de récompenser les services que ces

volontaires ont rendus dans le Sud-Africain, nous acquittons une dette d'honneur et l'Ouest est fier de prendre sa part du fardeau.

M. SAM. HUGHES : Combien de certificats un spéculateur peut-il acheter ?

L'hon. M. OLIVER : Un spéculateur peut acheter autant de certificats que ses moyens le lui permettent, mais il n'en tirera parti que s'il peut remplir les devoirs et les obligations imposés pour obtenir ses titres.

M. FOWLER : Cela veut dire qu'il se procurera quelques substituts de plus, de même qu'il était obligé d'amener le métis, bien qu'il n'ait pas toujours amené le métis qu'il devait.

Le ministre dit que ces gratifications sont un fardeau pour l'Ouest. De quelle manière ? Est-ce parce que ces terres sont concédées ? Alors, pourquoi l'Ouest supporterait-il ce fardeau ? Pourquoi ne serait-ce pas tout le Canada ? Si vous mettiez le Trésor à contribution, tout le pays s'en ressentirait, et non pas l'Ouest seul.

L'hon. M. OLIVER : Précisément.

M. FOWLER : Pourquoi désirez-vous commettre une injustice envers l'Ouest ? Réclame-t-il le fardeau à lui seul ? Je ne l'ai pas entendu.

L'hon. M. OLIVER : L'Ouest est peut-être plus disposé à supporter le fardeau que d'autres parties du Canada ne sont disposées à en accepter leur part.

Une VOIX : Pourquoi ?

L'hon. M. OLIVER : Nulle part on n'a fait de proposition dans le genre de celle dont parle l'honorable député ; nulle part on n'a suggéré de mettre le Trésor à contribution. Il s'agissait de donner les terres du Nord-Ouest ou rien.

M. FOWLER : Il ne s'agit nécessairement d'adopter entre les terres du Nord-Ouest ou rien. Rien n'empêchait un ministre de déposer un projet de loi décrétant que les volontaires de la guerre sud-africaine recevraient une somme d'argent à titre de gratification.

M. LANCASTER : Aux termes du présent article, il pourrait y avoir plus d'un substitut et la question se pose : lequel serait tenu d'être sujet britannique. Le premier subtitut pourrait disposer de ses droits et se rendre aux Etats-Unis ou ailleurs, et le dernier détenteur de la concession pourrait être un sujet britannique pauvre et opprimé qui serait obligé de remplir les conditions d'établissement. Sous le régime du bill tel qu'il est rédigé, il pourrait y avoir n'importe quel nombre de substituts.

L'hon. M. OLIVER : Je ne voudrais pas lutter avec l'honorable député sur le terrain des connaissances légales, mais on ne saurait exprimer plus clairement qu'il ne pourra y avoir de cession qu'à un seul substitut.

M. LANCASTER : Cela ne limite pas le nombre à un. A mon avis, aucun de vous ne niera que la disposition relative au substitut est censée signifier un nombre quelconque de substituts. Si l'article disait "un substitut", cela pourrait limiter le nombre, mais tel quel, il signifie celui qui est le substitut dans le moment. A mon sens, l'article ne demande pas à être modifié.

M. CARVELL : Je suis d'avis que ce serait une erreur de restreindre le nombre de personnes auxquelles ces terres pourront être cédées, car celui qui habite dans l'Est ne peut pas se rendre sur les concessions et les cultiver. Toute restriction que vous lui imposez diminue d'autant la valeur qu'a pour lui cette gratification et nuit à l'objet de celle-ci. Je permettrais qu'il y eût autant de substituts que dans un cas ordinaire. Autrement, il vaudrait mieux suivre le conseil du représentant de King-et-Albert et donner aux volontaires une somme d'argent à titre de gratification. Mais je n'avais pas encore entendu faire cette proposition. Depuis que je fais partie de la Chambre, il a été question à chaque session de concéder des terres à ces volontaires de la guerre du Sud-Africain, et nos gouvernants ont décidé de se rendre à cette requête. Si vous exigez que le titulaire aille s'établir sur la concession, cette gratification ne vaudra absolument rien pour la moitié ou les trois quarts des volontaires qui ont pris part aux hostilités dans le Sud-Africain.

M. S. J. JACKSON : Je propose que les mots "vingt et un" soient retranchés dans la 2e ligne et remplacés par le mot "dix-huit".

(L'amendement de M. Jackson, mis aux voix, est adopté.)

Sur l'article 6 (certificat au lieu de terres).

L'hon. M. OLIVER : Je propose que le mot "neuf", dans la dernière ligne, soit retranché et remplacé par le mot "dix".

M. MILLER : Si le projet de loi n'exprime pas clairement si c'est le substitut ou le titulaire qui a le droit de faire cession de son privilège, ne devrait-on pas dissiper tout doute à ce sujet ?

L'hon. M. OLIVER : Quant à la cession par un substitut à un autre, tout ce que je puis dire, c'est qu'on ne saurait exprimer plus clairement qu'il s'agit ici d'une cession par un volontaire à un substitut qui doit remplir lui-même les conditions d'établissement. Si les mots n'ont pas leur sens véritable, il faudrait modifier l'article, mais tel est l'objet du projet de loi.

M. MILLER : Je suis d'accord avec le ministre que si l'article comporte ce qu'il comprend et ce que je comprends moi-même, un amendement est inutile ; mais il y a dans cette enceinte un grand nombre d'avocats qui prétendent que l'article a un sens qu'il ne semble pas avoir, et j'aimerais à les entendre exprimer leur opinion.

M. HERRON : Je propose qu'on ajoute la disposition suivante comme article 6a :

Quiconque a, en vertu des dispositions qui précèdent, droit de recevoir un homestead à titre de gratification peut à son gré, au lieu de l'immeuble, recevoir une concession gratuite d'un quart de section sans être soumis à l'obligation de résidence ni aux règlements relatifs aux homesteads, pourvu qu'il notifie son choix au ministre de l'Intérieur avant le 31 de décembre 1910.

Voilà quel est mon but en proposant cet amendement. Certains volontaires préféreront accepter 16 acres de terre et recevoir leurs titres sans être tenus de résider sur la concession. Plusieurs habitants de l'Ouest qui auront droit de recevoir des terres, aux termes de la présente loi, s'occupent d'affaires commerciales, tiennent des magasins ou suivent d'autres carrières dans les villes. Un grand nombre s'occupent d'élevage ou s'adonnent à d'autres occupations qu'ils avaient choisis avant la guerre. Plusieurs d'entre eux considéreraient comme une grande faveur la permission de faire choix d'un quart de section et d'obtenir leurs titres sans se soumettre à aucune condition. Je n'entends pas prier ceux qui préféreront recevoir les 320 acres, mais je désire prévoir le cas de ceux qui aimeront mieux accepter 160 acres sans se soumettre à aucune condition.

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

M. LAKE propose :

Que la disposition suivante soit ajoutée comme article 6a:

Toute personne ayant droit à une concession de terre en vertu des dispositions qui précèdent peut, si elle le désire, obtenir de préférence une concession gratuite d'un quart de section sans condition de résidence ou de culture, pourvu qu'à l'époque de son enrôlement elle avait feu et lieu dans la province du Manitoba ou dans l'un quelconque des districts provisoires d'Alberta, Saskatchewan ou Assiniboine, et pourvu aussi qu'elle notifie son choix au ministre de l'Intérieur avant le 31 décembre 1910.

Mon motif est que le projet actuel comme le projet original contienne quelque disposition accordant aux habitants de ces provinces des terres du Nord-Ouest comme récompense spéciale pour leurs services. Mon but en proposant que cette offre soit restreinte à ceux qui restaient dans l'Ouest au moment de leur enrôlement est que la concession est prise dans les terres du Nord-Ouest, et la demande que l'assemblée territoriale du Nord-Ouest a signifiée à la Chambre est que la concession devrait être accordée à ceux-là qui habitaient les territoires au moment de leur enrôlement. Naturellement, je soumets que la province du Manitoba et le territoire du Yukon doivent être compris dans l'application de cette disposition.

Comme M. Herron l'a fait voir, il est beaucoup de résidents de ces régions qui habitent maintenant les villes et se livrent à d'autres ocupations, et auxquels cette concession sans condition serait un grand avantage. J'approuve le projet tel quel. J'approuve la concession de 320 acres sujette à la condition de résidence. J'approuve également que le titulaire peut transférer son droit à un substitut. L'habitant de l'Est qui transfert son droit envoye un colon de plus dans le Nord-Ouest. Il ne vendra pas à moins de $140 ou $150, car son scrip peut lui rapporter ce montant, et quiconque en fait l'acquisition au prix de $140 entend occuper son immeuble ; ainsi je refuserais ce privilège au volontaire qui s'est enrôlé dans l'Est, car ce ne serait pas nous amener de nouveaux colons que de lui accorder une concession gratuite. Je crois que c'est peu de chose pour le Parlement d'accorder la concession que je propose, afin de faire droit au désir exprimé par la population de ces provinces, qui elle-même l'aurait accordée si elle n'eût été privée de son domaine.

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

M. HERRON : Au sujet de la disposition portant l'invalidité de toute transaction antérieure à l'émission des certificats de terre, le ministre est-il prêt à faire immédiatement cette émission, ou s'il attendra après une certaine date ?

L'hon. M. OLIVER : Le projet sera en vigueur dès qu'il aura été sanctionné.

M. T. CHISHOLM : Quand peut-on s'adresser au ministre de la Milice pour obtenir un mandat ?

L'hon. M. OLIVER : Dès le projet sanctionné.

M. FOWLER: Quand le spéculateur peut-il commencer à tirer ses ficelles ?

L'hon. M. OLIVER : Pas avant que le volontaire ait reçu un certificat.

M. SAM. HUGHES : Le certificat sera délivré sur la demande du volontaire lui-même et non du substitut ?

M. ARMSTRONG : Le ministre a-t-il calculé combien de volontaires à peu près profiteront de cette gratification.

L'hon. M. OLIVER : Le nombre des titulaires aux termes de la présente rédaction de l'article 2 est d'environ 7,000, mais si nous suivons toutes les idées qu'on a suggérées, il s'en trouvera un bien plus grand nombre. J'aimerais qu'on m'en suggérât

d'autres au sujet de l'article 2 avant que le comité lève sa séance. J'aimerais connaître l'opinion du comité sur les différentes classes qu'il faudrait pourvoir. Si nous étendons la portée de l'article 2 de façon à inclure tous les cas qui ont été suggérés à la Chambre, il est possible qu'il se glisse dans l'administration de la loi des abus qui en déjouent l'objet. En restreignant raisonnablement la portée du projet, au lieu de l'étendre de façon à en rendre l'exécution difficile, avec l'entente que nous traiterions dans une loi spéciale, ce serait, je crois, plus sage dans l'intérêt général que de vouloir inclure tous les cas dans une disposition générale.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

DISCUSSION DU PROJET RELATIF AUX REMEDES BREVETES.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 146) déposé par M. Templeman, relatif aux remèdes brevetés.

Sur l'article 2 (définitions).

L'hon. M. TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : La pratique existe dans le commerce que les drogues sont fabriquées à l'entreprise pour le propriétaire. Pour faire face à ce cas, je propose d'ajouter les lignes suivantes comme paragraphe (d) :

Quand le fabricant d'un médicament dit " proprietary " ou remède breveté n'en est pas le propriétaire, le propriétaire qui le fait ainsi fabriquer en est le propriétaire aux termes du présent Acte.

(La motion est adoptée.)

M. G. H. McINTYRE : Le ministre a-t-il d'autres applications pour l'expression " interne ". On a prétendu devant le comité qu'elle s'appliquait exclusivement à ce qui était introduit par la bouche, qu'elle ne s'appliquait à rien qui s'introduit par le nez ou s'injecte sous la peau, comme la cocaïne.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je ne pense pas que les médecins s'entendraient sur la définition de l'expression " interne ". J'ai été surpris d'apprendre qu'une injection pour le nez n'est pas un remède interne. Le projet n'a en vue que les médicaments pris intérieurement.

Sur l'article 7 (médicaments prohibés).

M. G. H. McINTYRE : J'aimerais savoir si le ministre se propose de statuer en sorte que les pharmaciens pourront écouler les marchandises qu'ils auront encore en magasin quand la loi viendra en vigueur ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : J'ai étudié ce point et, en le discutant avec d'autres, on a pensé qu'en vertu de l'article 17 qui donne au Gouverneur en conseil le pouvoir "pour mettre à effet l'une quelconque des dispositions de la présente loi et pour en déclarer la véritable portée en cas de doute, faire les règlements qui lui paraissent convenables " nous pouvons faire des règlements régissant la vente des médicaments en magasin au moment de l'entrée en vigueur de ce projet et qui ne seraient pas étiquetés selon la loi. Il n'est pas probable que nous donnions effet à la loi avant le commencement de l'année, ce qui donnera six mois aux marchandises pour préparer leurs étiquettes en conformité de la loi et pour vendre ce qu'ils ont présentement en magasin. Nous ne voulons pas causer de dommage au commerce en changeant de méthodes. Les règlements peuvent prévenir ce cas.

M. T. CHISHOLM: Le ministre n'a peut-être pas songé que dans bien des cas, les pharmaciens ne connaissent pas la composition de leurs médicaments brevetés, et ils pourront difficilement les écouler tous avant le temps indiqué. Vous devriez avoir une disposition spéciale dans votre bill pour permettre aux pharmaciens de vendre toutes les médecines brevetées qu'ils auront en magasin à l'époque de la mise en vigueur de la présente loi. Vous pourriez les forcer à apposer une date sur les bouteilles, pour indiquer que le remède a été fabriqué avant la promulgation de la loi.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Une étiquette spéciale ?

M. T. CHISHOLM : Oui. Il leur serait impossible d'étiqueter les bouteilles qu'ils ont en magasin, car les pharmaciens eux-mêmes ne savent pas ce qu'elles contiennent.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je pense que j'ai le pouvoir de les forcer à poser une étiquette spéciale sur les remèdes qu'ils ont présentement en magasin, ou de les étiqueter aussi près que possible en conformité de la loi.

M. T. CHISHOLM : Si vous pouviez les forcer d'y apposer une étiquette spéciale pour montrer que les remèdes ont été fabriqués avant l'entrée en vigueur de la loi, vous les exempteriez de perdre des marchandises. Nous ne voulons pas faire de tort à ceux qui ont un gros fonds de commerce. Il arrive souvent qu'un pharmacien achète une grande quantité d'un remède à la mode dans son voisinage. Il reçoit un escompte en donnant une forte commande, et si vous ne prévoyez pas ce cas dans votre projet, vous pourriez causer des torts aux pharmaciens dans tout le pays.

M. BARR : Bien des pharmaciens ont ces remèdes sur leurs tablettes depuis deux ou trois ans. Leur donner jusqu'au mois de janvier seulement pour les vendre n'est pas leur donner aucune chance. Je crois qu'il faut prendre beaucoup de précautions à ce sujet. Il est absolument nécessaire

d'imposer une restriction qui leur défendrait de vendre indéfiniment ou d'acheter plus qu'il ne faut pour revendre sous prétexte que c'est une marchandise qu'ils avaient depuis longtemps en magasin. Vous pourriez commettre une grave injustice à l'endroit des pharmaciens qui ont déjà beaucoup de remèdes brevetés en magasin si vous ne leur donnez pas le temps de les vendre.

Sur l'article 9 (distribution de porte en porte).

M. DANIEL : Je ferai observer au ministre que deux préparations de coaltar ou peut-être davantage sont indiqués dans l'annexe A, mais il y en a plusieurs autres qui pourraient l'être.

L'hon. M. TEMPLEMAN : C'est le chimiste du département qui a préparé cette annexe, mais elle peut bien n'être pas complète. On voit à l'article 17 que nous avons le droit d'ajouter à l'annexe A) ou en retrancher les poisons qu'à toute époque nous jugeons à propos. Dès que le projet entrera en vigueur, nous nous empresserons de compléter l'annexe.

M. DANIEL : Je crois que cette annexe serait plus satisfaisante si au lieu de spécifier quelques-uns seulement des produits du coaltar elle les mentionnait tous. Pourquoi y nommer l'acétanilide et non l'antipyrine ? Si vous en mentionnez, vous devez les mentionner tous.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Tous les dérivés du coaltar sont-ils poison ?

M. DANIEL : A différents degrés peut-être mais tous injurieux. A vrai dire le bill en sa forme actuelle prohibe les drogues mentionnées à l'annexe et fait une réclame pour les autres.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Quels sont-ils ?

M. DANIEL : Il arrive que ceux qui ne sont pas mentionnés sont brevetés. Ainsi l'autikamnia que l'on dit être un extrait d'acétanilide et carbonate de soda est à base d'acétanilide. Il se vend dans le commerce sous le nom d'autikamnia et ne tombe pas sous l'application de cette loi. Il en est ainsi de l'antipyrine qui, je crois, est fabriquée en Allemagne, et est brevetée. C'est un produit du coaltar tout comme l'acétanilide et la phénacitine. Ceux qui ne sont pas désignés sous leur nom dans le projet sont dans la même catégorie que ceux qui le sont, et ne doivent être employés que sur prescription du médecin.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Proposeriez-vous que le projet dise : l'acétanilide et les dérivés du coaltar ?

M. DANIEL : C'est ce que je dirais.

M. T. CHISHOLM : Ces dérivés du coaltar affectent tous le cœur et sont des médicaments très dangereux.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je suppose que cette question sera soumise aux autorités compétentes avant l'aplication de la loi. Mon intention est de la soumettre à un homme marquant de la sicence de la médecine, afin que la liste soit complète et dans l'intervalle, nous pouvons dire " et les autres dérivés du coaltar ".

M. DANIEL : La difficulté d'avoir une liste complète dans la loi est qu'on ajoute constamment aux produits du coaltar sous des noms brevetés. Le ministre interdit dans l'annexe une foule de médicaments, mais il en annonce considérablement par le fait un grand nombre d'autres la plupart de fabrication enclusive, tels que l'antipyrine, l'autikamnia, auxquelles la même objection exactement est applicable. Je crois qu'il serait juste et raisonable, tant pour le public que pour ceux qui vendent ces médicaments, que le terme générique soit employé au lieu de ces termes spécifiques, à moins que vous ne les mentionniez tous.

M. R. L. BORDEN : N'avez-vous pas des produits du coaltar qui ne sont pas des médicaments ? Dans ce cas ne serait-il pas plus exact de dire et tous les autres produits du coaltar employés en médécine ? Autrement ce serait trop compréhensif.

M. G. H. McINTYRE : C'est inutile puisque le projet ne vise que les produits médicamentaux.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je propose que les mots " et autres produits du coaltar' soient ajoutés à l'annexe.

(La motion est adoptée.)

M. G. H. McINTYRE : Le ministre a-t-il réussi à deviser un plan pour faire cesser certaines réclames de remèdes ou médicaments de réputation douteuse ? Je n'ai pas besoin d'entrer dans les détails : ils sont très suggestifs. Ces annexes paraissent périodiquement dans des journaux qui ne pèchent pas par excès de scrupule, et il serait à désirer qu'on les interdît si possible.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Nous avons étudié ce point. J'allais dire que c'est une pratique universelle de publier des annonces de remèdes brevetés d'un caractère louche. L'opinion publique a condamné ce genre de réclame qui n'a plus maintenant son ancienne vogue. J'avais préparé un article interdisant la réclame obscène, mais j'ai entrevu la difficulté et surtout le danger d'essayer à exercer une censure sur les annonces de toute espèce. J'ai en effet demandé ces jours derniers au département de la Justice jusqu'où nous pouvions nous permettre de défendre les réclames obscènes ou immorales en faveur des remèdes,

mais jusqu'ici il ne m'a pas beaucoup encouragé. C'est pourquoi je permettrai que le bill devienne loi sans prévoir aux annonces.

Comme je l'ai dit le danger n'est plus aussi grand. Les journaux du Canada refusent la publication de ces réclames, et je ne vois pas la sagesse de statuer sur ce sujet dans le bill. Je craindrais des difficultés dans l'exécution de la loi, et je ne veux pas me prononcer sur ce qui doit être ou ne doit pas être publié. Cette loi, peu rigoureuse, est, je crois, dans la bonne direction, et quand nous l'aurons mise en œuvre pendant un an ou deux, nous pourrons peut-être trouver le moyen de réglementer ce genre de réclame.

M. T. CHISHOLM : Le ministre a dans l'annexe le moyen de réglementer tous ces cas. En lui donnant plus d'extension, il peut en grande partie parer au mal dont on se plaint.

M. R. L. BORDEN : Je remarque qu'au paragraphe 2 de l'article 14, le ministre a en vue quelque procédure contre une tierce partie. Je ne suis pas sûr qu'il réussise avec cela. Qu'entendez-vous exactement par le paragraphe 2 de l'article 14 ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Dans le bill tel qu'imprimé en premier lieu, nous avions inséré une disposition imposant au fabricant l'obligation de donner une garantie au vendeur. Nous avons cru qu'il deviendrait embarrassant de joindre cette garantie à chaque vente de remèdes, et nous avons substitué l'article 14, un article entièrement nouveau approuvé par le comité spécial. L'honorable député verra dans la dernière partie de l'article 14 que l'étiquette doit indiquer le nom et le numéro du fabricant, ce qui établit suffisamment son identité au vendeur et si la contravention est établie, le tribunal pourra sévir contre le fabricant.

M. R. L. BORDEN : La loi des convictions sommaires contient peut-être quelque disposition qui prévoit que le défendeur peut obtenir une sommation pour assigner un tiers, sinon, ce paragraphe ne peut être exécuté. Le ministre sait-il si une disposition de ce genre existe ? Voici le texte du paragraphe :

2. Si la personne qui produit ladite défense obtient, sur une déclaration par elle faite sous serment qu'elle a acheté ledit médicament de bonne foi et dans les conditions prévues au paragraphe premier du présent article, une sommation pour la mise en cause de ladite tierce partie, le tribunal doit entendre toutes les parties concurremment et adjuger sur le mérite de la cause en entier, non seulement à l'égard de la personne en premier lieu accusée, mais aussi à l'égard de la tierce partie ainsi mise en cause.

M. CLARKE : Cette disposition n'existe pas, je crois, dans le sens indiqué par l'honorable député. Elle existe pour les causes civiles. Je croirais que ce paragraphe veut dire que le défendeur pour s'exonérer, doit instituer une nouvelle poursuite contre la 3e partie, ce qui serait une poursuite tout à fait différente. Pour se sauver lui-même, il lui faudrait porter la plainte contre la partie responsable et la prouver.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition du code civil relativement à l'assignation d'un tiers ne s'applique pas à toutes les provinces, et ce paragraphe s'applique à tout le pays. Même s'il ne s'appliquait que dans les causes civiles, je ne vois pas qu'il fonctionnerait bien facilement, et il ne s'appliquerait pas du tout dans les causes criminelles. Deux différentes poursuites sont instituées, et la simple prescription que " le tribunal doit entendre toutes les parties concurremment et adjuger sur le mérite de la cause en entier," est un peu trop générale pour permettre l'application des dispositions de cet article. S'attend-on, par exemple, que le magistrat rende le même jugement dans les deux causes, et que cet article suffise pour cela? J'en doute.

M. CLARKE : On peut procéder autrement. On pourrait modifier la procédure de façon que le défendeur avec l'autre partie soient assignés comme défendeurs, mais il se présentait encore quelque difficulté.

M. R. L. BORDEN : Nous n'avons pas le temps voulu pour le modifier, et il n'est pas d'ailleurs suffisamment important. Nul doute qu'il faudra modifier le projet.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION GENERALE SUR LE PROJET RELATIF A L'EMBRANCHEMENT HARMONY-ELMIRA (I.P.-E.).

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 202) autorisant la construction d'un embranchement du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard allant de Harmony, sur l'embranchement de Souris, à Elmira.

L'objet de ce bill est de nous donner l'autorité, si le Gouvernement le juge à propos, de construire une ligne d'un peu plus de 13 milles de longueur entre Harmony, sur l'embranchement de Souris et Elmira. Elle desservira une région très importante, où se rencontrent des établissements de colonisation très populeux qui n'ont pas de chemin de fer. Cette ligne coûtera environ $400,000.

N'a-t-on pas agité depuis plusieurs années la construction d'autres embranchements projetés dans l'île du Prince-Edouard ? Quand j'ai visité l'île trois ou quatre ans passés, jai entendu parler de plusieurs embranchements qui m'ont paru avoir autant de titres que celui-ci à la construction.

Pourquoi avoir choisi cet embranchement à l'exclusion des autres ?

L'hon. M. GRAHAM : Le Gouvernement croit que c'est tout ce qu'il peut entreprendre cette année. Il fallait en construire un, et la même question se serait appliquée si c'eut été un autre. On demande deux embranchements dans ce voisinage. La législature de l'île du Prince-Edouard a adopté une résolution désignant plusieurs embranchements pour lesquels celui-ci. . .

M. J. D. REID : Dans quel comté est-ce ?

L'hon. M. GRAHAM : Le dossier ne l'indique pas. La résolution adoptée par la législature mentionne plusieurs embranchements.

M. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Le ministre a-t-il cette résolution ?

L'hon. M. GRAHAM : Non.

M. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Il verra qu'elle mentionne bien des lignes en sus du petit bout de ligne qu'il propose.

L'hon. M. EMMERSON : J'aimerais à revenir sur toute la question des embranchements en ce qu'elle concerne le réseau de l'Etat dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard.

M. l'ORATEUR : La question serait-elle pertinente ?

L'hon. M. EMMERSON : Je crois qu'elle découle de ce projet de loi. Il s'agit d'un embranchement dont la construction est décrétée par le Gouvernement, et les autres sont des embranchements reliés avec le réseau de l'Etat et le même principe est en jeu. Il me semble qu'avant de construire de nouveaux embranchements dans l'île du Prince-Edouard, ou toute autre province, le Gouvernement devrait s'occuper de ceux qui se raccordent déjà au chemin de fer de l'Etat. Le Gouvernement a déjà dépensé près de $7,000,000 sur les embranchements dans les provinces qui traversent l'Intercolonial. Les provinces ont contribué pour leur part environ $5,000,000 aux mêmes fins. Les embranchements que le Parlement décrète périodiquement sont tous censés être dans le même but ; nous devons supposer sans doute qu'ils sont destinés à promouvoir les intérêts des régions desservies.

M. SAM. HUGHES : Je n'aime pas à demander l'application de la règle, mais dans ce cas-ci, je m'y vois forcé. Je ne vois pas la portée de ce bill sur les embranchements dans les autres provinces.

L'hon. M. EMMERSON : Je n'enfreins pas à la règle. Je discute que le Gouvernement, avant de faire adopter ce projet, devrait s'occuper des embranchements existants.

M. l'ORATEUR : Je suis disposé à croire qu'une discussion générale sur les embranchements dans les autres provinces n'est pas beaucoup pertinente à la motion appelant la 2e lecture d'un bill particulier qui a trait à un embranchement particulier dans une même province. De plus l'honorable député doit savoir qu'il ranime une discussion qui a déjà été vidée à la présente session sur sa propre initiative.

L'hon. M. EMMERSON : Je m'incline, naturellement, devant la décision du président.

M. l'ORATEUR : L'opportunité de la construction de cette ligne est pertinente, mais non une discussion sur d'autres embranchements dans d'autres provinces.

L'hon. M. EMMERSON : Je n'entends pas m'occuper des autres embranchements dans les autres provinces, mais je voudrais montrer pourquoi le Gouvernement ne doit pas construire celui-ci dans les circonstances. Avant d'autoriser cette dépense de $400,000 à $500,000, le Parlement devrait se renseigner sur la question de savoir si l'argent qui a été dépensé sur les embranchements dans le passé a été dépensé avec avantage et a servi à atteindre l'objet qu'il avait évidemment en vue, c'est-à-dire le bien des régions desservies par eux.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député n'a pas l'air à s'occuper de votre décision.

M. l'ORATEUR : Je crois qu'il a respecté jusquici la décision du fauteuil.

M. TAYLOR : Le Gouvernement construit cet embranchement sur le papier seulement pour les fins de l'élection.

L'hon. M. EMMERSON : Je traite la question en principe. Je ne m'en laisserai pas imposer à ce moment par d'étroites considérations utopiques de parti. Quand ce projet aura passé par les deux Chambres et reçu la sanction de Son Excellenee la responsabilité pèsera sur le Gouvernement, mais dans l'intervalle, c'est le Parlement qui est responsable. Voici la question qui se pose : Le Parlement doit-il autoriser le Gouvernement à construire même ce petit tronçon de 13 milles avant d'avoir étudié la question plus importante des embranchements actuels ? Je ne suis pas opposé plus particulièrement à celui-ci. L'honorable ministre des Chemins de fer a mentionné que la législature de l'île du Prince-Edouard a adopté une résolution, à l'unanimité, je suppose, en faveur de la construction de cette ligne particulière et d'autres lignes ; et cette résolution, sans doute, demande au Parlement d'autoriser la construction de celle-ci en particulier et des autres qui y sont mentionnées.

En accordant notre attention à cette demande, il semble que nous remplirions un devoir sacré en nous informant si nous devons sanctionner ce crédit avant que le Parlement se soit occupé de la question des

embranchements existant de façon à ce qu'ils remplissent l'objet qu'il avait en vue en autorisant leur construction. La même question se poserait si on nous demandait de subventionner un embranchement supplémentaire au réseau de l'Etat sur la ligne principale de l'Intercolonial. La ligne projetée est, je crois, un prolongement des chemins de fer de l'Etat et n'en peut être séparée. Ce n'est pas à dire, parce qu'elle est dans l'île du Prince-Edouard, qu'elle doit être séparée du réseau général de l'Etat. Maintenant, doit-on donner plus d'extension à ce réseau, doit-on escompter les recettes du pays pour construire de nouvelles lignes, tant que celles qui existent n'auront pas rempli les aspirations et les espérances du public lors de leur construction ?

Je ne crois avoir enfreint le règlement. Je m'incline devant votre décision, mais je ne crois pas l'avoir méconnue. Je prétends que le ministre des Chemins de fer, qui sans doute, a énoncé la politique du Gouvernement sur cette question, devrait, avant de nous demander d'étudier la proposition que comporte le projet, nous donner un aperçu de la politique du Gouvernement au sujet des embranchements actuels. J'espère qu'on m'a compris et que le ministre des Chemins de fer saisit l'objection que je soulève en ce moment contre le bill.

(La motion est adoptée et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.)

Sur l'article 1er.

M. A. MARTIN (Queen) (I. P.-E.) : Le ministre il y a trois semaines environ, a donné avis qu'il déposerait un projet de loi autorisant la construction d'embranchements dans l'île du Prince-Edouard, l'un étant celui qui est mentionné dans le bill, et l'autre entre le pont de Montague et un endroit sur le chemin de fer allant à Murray-Harbour. J'aimerais savoir qu'est-ce qui s'est produit dans l'esprit du ministre pour avoir abandonné le second.

L'hon. M. GRAHAM : Quelle que soit la bonne volonté du Gouvernement, il ne peut tout faire à la fois, même s'il s'en sentait les dispositions. Après information prise, je vois que le tracé de cet embranchement a été arrêté et sa construction décidée il y a plusieurs années. L'autre n'indique probablement qu'une étude préliminaire. Je tiens à savoir autant que possible et aussi exactement que possible le prix d'une entreprise avant de demander au Parlement de s'engager à l'exécuter. Je ne pouvais pas me renseigner à ce point au sujet de l'autre embranchement. Je dirai toutefois, non pas par expérience, car il n'y a pas assez longtemps que je suis au Parlement, que l'île du Prince-Edouard occupe probablement une position différente des autres provinces sous bien des rapports. Ainsi, je suis loin de croire que la construction d'un embranchement dans l'île du Prince-Edouard est destinée a rapporter des profits à l'Etat.

M. A. A. McLEAN : Le ministre est-il jamais allé dans l'île du Prince-Edouard ?

L'hon. M. GRAHAM : Je ne suis pas allé dans l'île du Prince-Edouard, je le regrette, mais j'espère y aller avant qu'une autre session se passe. Nous avons choisi cet embranchement, parce qu'il paraît être utile, et c'est tout ce que nous croyons justifiables de demander au Parlement d'autoriser pour le présent.

M. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Voici un argument boiteux, le plus éclopé en effet que j'aie jamais entendu de la bouche du ministre. Il ne s'agit pas ici d'embranchements ordinaires : ils sont si petits. L'ancien ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) n'a pas besoin de s'alarmer, à moins que le Gouvernement ne construise cette ligne d'après les mêmes méthodes en usage pour le pont de Hillsonborough qui a coûté trois fois le prix. L'expérience du passé m'a appris à redouter tout ce qu'entreprend cette administration. L'embranchement projeté n'a que 13 milles de longueur, mais s'il doit être construit d'après les principes ordinaires, je crains qu'il ne coûte plus cher qu'il ne faut.

Lhon. M. EMMERSON : Proposez le renvoi à six mois.

M. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Le ministre des Chemins de fer dit qu'il n'a pas voulu entreprendre la construction de l'autre embranchement parce que le tracé n'en est pas fait. Le ministre dort évidemment ou il ne savait pas que le Parlement était convoqué. Je sais que non seulement un tracé, mais deux ou trois différents tracés ont été faits avant l'élection de 1904. Les arpenteurs étaient dispersés dans toute la région pour en trouver un convenable. Il a été fait autant de tracés, du moins je le crois, pour la ligne qu'il demande à construire, que pour celle qu'il a abandonnée. Donc si son raisonnement a quelque force, pourquoi ne pas construire l'embranchement de New-London ? Combien de tracés en avait-on fait avant 1904 ?

L'hon. M. GRAHAM : On en a fait plusieurs, mais pas un qui satisfasse le public. On se plaint que pas un seul ne desservirait la population.

M. A. A. McLEAN : Pourquoi le ministre ne nous a-t-il pas donné le rapport des études sur les lieux ? Il nous l'a refusé.

L'hon. M. GRAHAM : Je puis être entêté et obtus, mais je répète que je ne demanderais pas au Parlement de voter des fonds pour une entreprise que je ne connais pas. Quand à la ligne projetée, le tracé est fait, agréé par la population et nous allons la construire cette année. Si

la population de l'île du Prince-Edouard n'en veut pas, nous ne la lui imposerons pas. Elle va coûter très cher pour un si petit embranchement. C'est tout ce que nous entrevoyons la possibilité de faire cette année.

M. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Le ministre n'est pas très au fait que la population est venue à une entente, dont j'ai ici la copie, et que cette entente a été soumise au ministre des Finances (M. Fielding) quand il est passé dans l'île du Prince-Edouard avec la commission douanière ? Le ministre ne peut donc pas prétendre qu'il ne construit pas cet embranchement parce que le public n'est pas d'accord sur le tracé. Voici cette entente, et je vais lire au ministre. Il est signé par M. Warburton, mon adversaire à la prochaine élection.

M. le VICE-PRESIDENT : J'espère que ce n'est pas trop long, car ce document n'est pas dans l'ordre. La question est de décider si cette ligne doit être construite et nulle autre.

M. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Ce document se rapporte à la question soulevée par le ministre, et je dois avoir le privilège de répondre.

M. le VICE-PRESIDENT : Vous pouvez en parler, mais ce n'est pas la question dont le comité est saisi.

M. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Voici cette entente.

M. le VICE-PRESIDENT : La question est la construction de l'embranchement d'Elmira.

M. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : J'espère que je n'enfreins pas le règlement. Le ministre dit qu'il ne construit pas l'embranchement de New-London, parce qu'on ne celle qui a précédé l'élection de 1904. Voici, l'entente convenue et signée par les représentants des différentes localités et qui montre que l'harmonie régnait. Je crois que nous assistons à une exhibition comme celle qui a précédé l'élection de 1904. Voici, je suppose, la dernière session de la présente législature, et ce projet de loi propose la construction de quelques milles de chemin de fer dans le comté de King pour faciliter la réélection du député de King (M. Hughes). C'est pour la prime seulement.

M. J. J. HUGHES : Votre imagination est très vive.

M. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Oui, très vive. Le Gouvernement s'est pris autrement en 1904. Il fit faire des études dans toute la région. Il fit commencer le tracé de cette ligne même au sujet de laquelle le ministre dit que la population ne s'entend pas. Si c'est vrai, la population ne doit pas mieux s'entendre au sujet de l'embranchement prévu dans le bill. Je connais l'histoire de ces divers embranchements et celui d'Elmira a donné lieu à une furieuse lutte. J'ai ici un résumé des premières études qui ont été faites en 1904. Nous sommes en 1908—quatre ans.

J'ai dit au commencement de la session que le député de King avait déclaré que si cette ligne n'était pas construite avant un an, il remettrait son mandat à ses électeurs. Il m'a contredit et nié mon assertion. Je crois en effet que c'est deux ans au lieu d'un an qu'il avait dit. Mais quatre ans se sont écoulés, et le Gouvernement peut sans crainte arriver à la dernière minute et permettre de construire cette ligne.

Le procédé diffère de celui de 1904. Voici un état dont j'ai demandé le dépôt, et qui donne un assez bon aperçu des sommes que le Gouverenement a dépensées en 1904 pour remporter l'élection et enjôler les électeurs de l'île du Prince-Edouard. L'étude préliminaire de l'embranchement d'Elmira, $1,500 ; celle de l'embranchement de New-London, $1,500 celle de la ligne principale jusqu'à la côte ouest près d'O'Leary, $1,500. C'est ainsi que l'argent s'en va. Qu'est-ce que la population de l'île du Prince-Edouard reçoit pour ces dépenses ? Le ministre répond qu'il ne peut pas construire l'embrancement de New-London. J'aurais voulu lire l'entente qui a été signée mais il appert que c'est enfreindre le règlement. Je m'incline devant la décision du fauteuil.

M. A. MARTIN (Queen) (I. P.-E.) : Si ce projet sur papier doit faciliter l'élection de l'honorable député de King, je ne devrais pas m'y opposer, mais il ne remplit pas l'attente de la population de l'île du Prince-Edouard, tant s'en faut. Le ministre des Chemins de fer a fait grand cas d'une pétition de la législature de la province de l'île du Prince-Edouard. Or cette législature est de même nuance politique que lui, et s'il a tant de respect pour cette pétition, que n'a-t-il fait droit en entier au vœu qu'elle exprime au lieu d'une partie seulement ? En 1896, le gouvernement conservateur prépara un projet complet d'embranchements pour l'île du Prince-Edouard. Vu que la province a payé de ses propres deniers son premier chemin de fer, le gouvernement conservateur en 1896 décida de construire 106 milles d'embranchements. Et que l'on remarque bien, il en arriva à cette détermination alors que les recettes du pays n'étaient que $40,000,000 par année, tandis qu'aujourd'hui le pays dépense $126,000,000.

Le Gouvernement du jour a dépensé assez d'argent sur les quelques milles de voie ferrée qu'il a construits dans l'île du Prince-Edouard pour construire toutes les lignes que demande la population si cet argent avait été dépensé judicieusement. Le gouvernement conservateur en 1896 savait que l'île du Prince-Edouard s'adressait chaque année à la province de spécifier exactement ses besoins. La population de l'île

du Prince-Edouard en vint à une entente qu'elle signa et le gouvernement d'alors l'incorpora dans une résolution qu'il soumit au Parlement. Voici le texte de la résolution que proposa M. Haggart en 1896 :

M. Haggart propose à la Chambre de se former demain en comité pour étudier le projet de résolution suivant:

Il est à propos d'autoriser le Gouverneur en conseil de construire et exploiter les embranchements suivants comme partie du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard:

a) De Southport à Murray-Harbour au sud, avec une ligne de traverse entre New-Perth et Cardigan, se raccordant avec le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et passant au pont ou près du pont de Montague.

C'est la seule ligne que le Gouvernement a entreprise et elle n'est pas encore complétée.

b) Entre Souris et Harmony jusqu'à Elmire.

c) D'un point entre la jonction Loyalty et la gare York jusqu'à Cove-Head, et ensuite jusqu'au port du Banc d'huîtres.

C'est une des plus belles parties de la province et le chemin de fer atteindrait les plus beaux endroits de pêche qu'il est possible de trouver. Il serait le meilleur tributaire de la ligne principale. L'embranchement que le Gouvernement actuel a construit donne des profits et il contribue à diminuer tous les ans le déficit du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Si vous le prolongez jusqu'à Rustico et New-London, ainsi que le Gouvernement conservateur proposait en 1896, je crois qu'en quelques années, le déficit du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard aura entièrement disparu.

d) Entre la jonction Emerald jusqu'au pont Stanley à ou près de quelques milles.

e) De Summerside à la baie Richmond.

f) D'un point à ou près de la gare O'Leary à un autre point sur le côté ouest entre Bray et Cape-Wolfe.

g) Entre Withide et Victoria.

Tous ces embranchements ne forment qu'une longueur de 106 milles. Et le coût en était évalué à cette époque à $1,088,000.

M. J. J. HUGHES : Sur le papier.

M. A. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Votre bill est aussi sur le papier, et peut-être que vous y serez vous-même avant longtemps. Or, on aurait pu construire ces 106 milles pour un peu plus d'un million de dollars et cependant le Gouvernement actuel a construit environ 60 milles qui ont coûté tout près de deux millions de dollars.

M. J. J. HUGHES : C'est absolument inexact.

M. A. A. MARTIN : Savez-vous quel en a été le coût ?

M. J. J. HUGHES : Je le sais.

M. A. A. MARTIN : Vous n'en savez rien.

M. J. J. HUGHES : Oui, je le sais.

M. A. A. MARTIN : Ce bill était parfait et aurait réglé toutes les difficultés dans l'île du Prince-Edouard. Ainsi que je l'ai dit déjà, on a commis une grande erreur lorsque l'on a porté au compte de la dette le coût du chemin de fer. Le parti conservateur a dit qu'en considération de la forte somme, trois millions et quart que l'on portait au débit de la province, le meilleur moyen de dépenser cette somme était de lui donner un chemin de fer, et si le parti conservateur était revenu au pouvoir et avait pu mettre cette politique à exécution, je crois que tous les embranchements seraient construits aujourd'hui, et que le tout n'aurait pas coûté plus cher que les quelques embranchements que l'on a construits.

M. A. A. McLEAN : Il y a quelque temps, j'ai donné avis d'une motion concernant l'embranchement de New-London, et le ministre des Chemins de fer y a répondu. En 1904, le Gouvernement a fait faire une exploration de l'embranchement de New-London, et l'honorable ministre des Finances qui agissait alors comme ministre intérimaire des Chemins de fer, promit de faire tout ce qui était en son pouvoir pour faire construire cet embranchement.

L'hon. M. FIELDING : Non mon honorable ami n'est pas sérieux lorsqu'il dit que le ministre des Finances a promis de construire des chemins de fer.

M. A. A. McLEAN : Je vais vous donner lecture d'un rapport fait dans l'année 1904, et je crois que le ministre des Finances changera d'avis.

L'hon. M. FIELDING : Non je n'ai rien promis.

M. A. A. McLEAN : Je crois que le Gouvernement actuel peut promettre n'importe quoi, surtout à l'approche des élections. Voici une lettre écrite de Moncton (N.B.). le premier août 1904, et signée par D. Pottinger, un employé du Gouvernement. Cette lettre se rapporte à l'embranchement de New-London et aux deux d'Elmira et d'O'Leary. Dans cette lettre il est dit que l'exploitation des tracés de ces deux embranchements coûterait $1,500. Voici ce qui est dit à la fin. Toutes ces sommes devront être dépensées avant le trente juin prochain, de sorte qu'il est important que tout soit prêt pour demander des soumissions le plus tôt possible.

Pourquoi voulait-on demander des soumissions avant le 30 juin 1904 ? Parce que le Gouvernement avait l'intention d'émettre les brefs des élections, et avait besoin de ses soumissions pour tromper le peuple. Il ne se proposait pas d'exécuter aucun de ses travaux, et il ne veut pas, même aujourd'hui construire l'embranchement d'Elmira

pas plus qu'il ne voulait construire les trois autres.

La lettre continue :

Si vous avez besoin de plus d'hommes pour faire ces travaux, laissez-moi-le savoir et je demanderai à M. Schreiber de me donner les noms de quelques-uns parmi ceux qu'il a sur la liste.

Et il voulait avoir des gens pour aller dire aux électeurs que le Gouvernement se préparait à construire ces embranchements, mais on ne l'a jamais construit. En mars 1908, j'ai posé au ministre des Chemins de fer la question suivante :

Le Gouvernement a-t-il reçu des habitants de Clifton, Stanley et Hope-River (I.P.-E.), des pétitions demandant le prolongement du chemin de fer depuis la ligne principale jusqu'au pont Stanley ou dans les environs, en même temps qu'un crédit suffisant pour cela dans le budjet?

La question a été :

Oui.

Le ministre avait reçu ces pétitions, et il en avait reçu aussi en 1904, et le ministre des Finances a dit en 1906 qu'il nommerait un ingénieur compétent, un homme indépendant pour aller faire une exploration du tracé de ces embranchements, mais aucune exploration n'a encore été faite. La question suivante était :

Avec l'intention du Gouvernement d'accéder à la demande contenue dans les pétitions.

Le réponse fut : " Le Gouvernement n'a encore rien décidé ". La 3me question que j'ai posée était comme suit :

Est-ce l'intention du Gouvernement de faire des explorations cette année en vue de prolonger le chemin de fer sur la rive nord de l'île du Prince-Edouard?

La réponse fut : " Aucune décision n'a été prise ". Bien que le ministre des Chemins de fer ait donné cette réponse en mars dernier, je présume qu'il n'a pas encore eu le temps d'étudier la question. Je lui demanderai s'il en est venu à une décision concernant la construction du chemin de fer sur la rive nord de l'île du Prince-Edouard.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami a mentionné plusieurs chemins de fer. Duquel veut-il parler ?

M. A. A. McLEAN : De l'embranchement de New-London.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député se plaignait qu'aucun ingénieur indépendant n'avait été envoyé pour remplir la promesse faite par le ministre des Finances d'explorer le tracé de cet embranchement. S'il consulte le budget supplémentaire il verra qu'il contient un crédit à cet effet.

M. A. A. McLEAN : Le ministre dit-il que ces travaux ont été faits ?

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député me demandait si le Gouvernement avait étudié la question. Je répondais à sa demande.

M. A. A. McLEAN : La question se lisait comme suit :

Est-ce l'intention du Gouvernement de faire cette année des explorations en vue de prolonger le chemin de fer de l'Etat sur la rive nord de l'île du Prince-Edouard?

Le ministre voudra-t-il répondre à cette question maintenant ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui, l'intention du Gouvernement est de se rendre au désir de mon honorable ami et de faire droit à la plainte qu'il n'a pas été fait d'explorations spéciales de l'embranchement connu sous le nom d'embranchement de London. Quand à la construction du chemin, c'est une autre question parce que je ne consentirai à construire aucun chemin de fer que je ne saurai pas être dans l'intérêt du pays.

M. A. A. McLEAN : Alors je demanderai au ministre s'il a lu le rapport des ingénieurs qui ont fait l'exploration de l'embranchement de New-London en 1904 ?

L'hon. M. GRAHAM : Non.

M. A. A. McLEAN : Je ne crois pas que le ministre porte beaucoup d'intérêt à la construction de ce chemin de fer. Les lignes qu'il se propose de construire sont tout simplement des chemins politiques. Je ne m'oppose pas à la construction d'un chemin depuis la ligne principale jusqu'à Elmira. Je crois que ce chemin est nécessaire. Mais je crois en même temps qu'il y a un autre chemin de fer qui devrait être construit de préférence à celui-là, savoir la ligne sur la rive nord de l'île.

Les habitants de cette partie du pays ont, ainsi que je l'ai déjà dit dans cette Chambre, à cause des conditions climatériques qui ont existé dans cette province, l'année dernière, ont été dans l'impossibilité d'expédier leurs produits avant l'hiver, et la conséquence a été qu'ils ont subi beaucoup de pertes et d'inconvénients. S'il y avait eu un chemin de fer sur la rive nord, les habitants de cette région auraient pu vendre leurs grains et leurs autres produits comme ceux des autres parties de la province.

Le Gouvernement s'est mis en frais de construire le Grand-Tronc-Pacifique qui va coûter $250,000,000 ; il se propose de construire le canal de la baie Georgienne qui va coûter $90,000,000, et le chemin de fer de la baie d'Hudson, encore $90,000,000 ou $100,000,000 à travers un pays où il n'y a pas une âme vivante, tandis que dans l'île du Prince-Edouard et dans les régions peuplées de la Nouvelle-Ecosse, il y a des gens qui n'ont pas eu de chemin de fer depuis qu'ils y vivent. Pourquoi cela ?

Le Gouvernement entreprend de construire un chemin de fer à 150 milles et dans quelques cas à 200 milles au nord de la rivière Ottawa, dans une région où il n'y a pas une âme vivante et où il n'y en aura pas pendant les dix ou vingt ans prochains, un chemin qui ne peut avoir de trafic, et cela aux frais du pays. Pourquoi construisez-vous ces chemins ? Voilà la question que chacun se pose et à laquelle le Gouvernement ne peut pas répondre. Cette région ne sera jamais colonisée excepté en quelques endroits où il y a de la bonne terre. Mais là où nous avons des terres déjà colonisées, sur lesquelles vivent des habitants depuis cent ans, endroits où la population est la plus dense, 55 personnes au mille, le Gouvernement ne veut pas donner de chemin de fer.

Nos enfants s'en vont dans le Nord-Ouest. Pourquoi ? Parce qu'ils n'ont pas chez eux les communications de chemins de fer dont ils ont besoin. Mais lorsqu'ils vont dans le Nord-Ouest, il s'établissent près d'un chemin de fer et ne craignent pas parce qu'ils savent que le Gouvernement dépense des sommes considérables pour les quelques habitants qui habitent l'Ouest afin d'obtenir leurs suffrages. Aux prochaines élections générales, cependant, le Gouvernement sera désappointé du résultat de sa politique, car notre population est suffisamment intelligente et patriotique pour savoir qu'il est nécessaire que le Gouvernement doit construire des chemins de fer et mettre sur le même pied ceux qui habitent les provinces de l'est et ceux qui vont dans l'ouest.

Nous dépensons des millions de dollars pour faire venir des Russes et des Galiciens dans le Nord-Ouest et nous laissons les Ecossais, les Irlandais et les Anglais se tirer d'affaires du mieux qu'il peuvent dans l'est du pays. Le Gouvernement ne leur accorde pas l'aide. Nos gens qui sont dans les provinces de l'est sont obligés de transporter leurs produits à des distances de 25 ou 30 milles pour atteindre un marché et dans plusieurs parties de l'île du Prince-Edouard il n'y a pas de marché où ils peuvent vendre leurs produits avec facilité. La politique du Gouvernement est injuste envers l'est qui est sacrifié à l'ouest. L'ouest a tout. Qu'avons-nous vu dans cette Chambre ? Les deux tiers du temps ont été consacrés aux affaires du Nord-Ouest et d'Ontario, et l'on a dépensé des millions de dollars dans l'ouest pour un millier de piastres dans l'est. Il est vrai qu'il y a dans le budget soixante dix-huit item pour la Nouvelle-Ecosse, mais ce sont de petits crédits. C'est simplement un truc d'élection. Il n'y a que quelques crédits pour l'île du Prince-Edouard et avant longtemps, le premier ministre regrettera la politique qu'il suit à l'égard de l'est. Il est temps pour lui de tourner ses yeux vers l'est et de ne pas s'occuper de l'ouest, qui en a assez, on a dépensé et gaspillé des millions de dollars dans l'ouest ; une partie de cet argent aurait dû être dépensé dans l'est et il est temps que le Gouvernement comprenne cela. Il est temps que le Gouvernement se décide à soustraire les embranchements de chemins de fer auxquels porte intérêt l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson).

Il est possible que le Gouvernement se décide à construire quelques-uns de ces embranchements, mais ce ne sera que justice pour ceux qui ont colonisé le Canada. Nous ne devrions pas accorder à l'ouest tout ce qu'il demande.

L'hon. M. FIELDING : Je remercie beaucoup mon honorable ami du témoignage qu'il vient de donner lorsqu'il dit que le Gouvernement s'intéresse à l'ouest, et il n'y a aucun doute qu'en parlant de l'ouest, il veut aussi parler du centre du pays, la grande province d'Ontario. La Chambre a déjà dépensé et perdu trop de temps à discuter des questions d'intérêt de clocher. Nos honorables amis de la gauche nous disent que les provinces maritimes reçoivent trop, et leurs journaux accusent le Gouvernement de favoriser ces provinces. Le discours de l'honorable député est une bonne réponse à ces accusations, et nul doute que l'on s'en servira.

M. J. J. HUGHES (King), (I.P.-E.) : L'honorable député de Queen (I.P.-E.) paraît vouloir faire croire aux électeurs de l'île du Prince-Edouard que la construction de l'embranchement depuis Harmony jusqu'à Elmira ne sera que sur le papier ; et que le Gouvernement n'est pas sincère. Or le Gouvernement a montré sa sincérité en construisant les chemins de fer sur l'île du Prince-Edouard et en faisant d'autres travaux dans cette île. Le député senior du comté de Queen (M. Alex. Martin) a blâmé le Gouvernement parce qu'il n'avait construit que 60 milles de chemin dans cette province pendant ses dernières années, mais c'est beaucoup plus que le gouvernement précédent avait fait. L'ex-gouvernement l'ancien gouvernement avait proposé, le 21 avril 1906, au moment où le Parlement devait expirer le 23 du même mois, une résolution en faveur de la construction de sept ou huit embranchements de chemin de fer sur l'île, et le Parlement n'avait que deux jours pour étudier la question et beaucoup d'autres, et le tout est resté là. Mais le Gouvernement actuel procède d'une autre façon. Il propose des lois autorisant la construction de chemins de fer les fait adopter en comité et par la Chambre, puis fait voter l'argent dans le budget. Voilà ce qui a été fait dans ce cas-ci, et nous avons en outre la parole du ministre des Chemins de fer que la construction de cet embranchement se fera cet été.

La Chambre me permettra de dire un mot en réponse à l'honorable député de Queen, senior, qui me paraît prendre plaisir à exa-

gérer le coût de l'embranchement de Murray Harbour. Pourquoi fait-il cela, je ne puis le concevoir. A moins qu'il ne désire montrer aux autres membres de cette Chambre que la construction de ce chemin de fer dans notre province est coûteuse, je ne vois pas d'autres raisons. Il a plus d'une fois pendant cette session répété, ce qui est absolument inexact, que l'embranchement de Murray-Harbour coûtera plus de $36,000 du mille ou $2,000,000 au total. Lorsque j'ai nié cela, il m'a demandé si je pouvais lui donner des chiffres, et je suis en état de les lui donner gratuitement. Le coût total de cet embranchement y compris le matériel-roulant, les gares, les voies d'évitement et tout le reste de $1,250,495.59 ou $23,782.23 par mille, ce qui représente à peu près le tiers de son évaluation. C'est le calcul le plus exact qu'il soit possible de faire présentement.

Mon honorable ami, le député senior de Queen, (M. Martin) prétend porter beaucoup d'intérêt au prolongement de l'embranchement de Montague qu'il veut relier avec la ligne de Murray-Harbour. Je veux seulement lui rappeler, qu'il y a deux ans environ lorsque je demandais au Gouvernement de s'occuper de la question, a dit que je demandais trop.

M. A. A. MARTIN : Vous alliez à la rivière Murray à cette époque.

M. J. J. HUGHES : Je disais qu'un raccordement devrait être fait avec l'embranchement de Murray-Harbour.

M. A. A. MARTIN : Vous avez dit la rivière Murray.

M. J. J. HUGHES : C'est le plus près de la vérité que mon honorable ami peut se rendre. C'est tout ce que j'ai à dire sur cette question. Ce projet d'extension du chemin de fer entre Harmony et Elmira est bona fide. Le chemin sera construit. Le Gouvernement actuel et le ministre des Chemins de fer savent tenir leur parole, et mon honorable ami peut vivre tranquille.

M. A. A. MARTIN : C'est une conversion à l'article de la mort que le Gouvernement fait à l'égard de cet embranchement d'Elmira. Je ne crois pas qu'elle ait beaucoup d'effet sur le public mais mon honorable ami espère qu'il y gagnera quelques votes.

L'embranchement de Murray-Harbour semble lui causer des inquiétudes. J'ai dit qu'il coûterait deux millions de dollars et l'on a contesté cela. J'ai demandé quel sera le coût, et l'on n'a pas pu me le dire, mais on dit qu'il coûtera $1,200,000, matériel-roulant et tout compris.

D'après les chiffres de l'auditeur général, il paraîtrait que le chemin coûtera plus que cette somme sans le matériel-roulant, et si l'on y ajoute ce matériel, mon évaluation sera plus proche de la vérité que la sienne.

Quelles pétitions le ministre a-t-il reçues en faveur d'un embranchement entre Victoria et Witshire ?

L'hon. M. GRAHAM : Je ne le sais pas.

M. A. A. MARTIN : Le ministre a-t-il reçu des pétitions demandant le prolongement du chemin de fer depuis le pont Montague jusqu'à Eldon ?

L'hon. M. GRAHAM : Le Gouvernement a reçu des pétitions demandant la construction de différents embranchements, mais je ne puis répondre à cette question. Je conviens que les gens qui vivent dans les endroits où il n'y a pas de chemins de fer désirent beaucoup en avoir.

M. A. A. MARTIN : J'ai devant moi un dossier des lettres et des pétitions qui ont été adressées au département et qui ne sont pas comprises dans l'état déposé devant la Chambre. Je sais que des pétitions ont été envoyées au Gouvernement demandant la construction d'embranchements depuis le pont Montague jusqu'à Eldon et entre Victoria et nord Witshire, mais ces pétitions n'apparaissent pas dans le rapport. Quel sera le tarif des transports sur ces embranchements quand ils seront construits ?

L'hon. M. GRAHAM : C'est une question à laquelle je ne suis pas prêt à répondre.

M. A. A. MARTIN : J'ai déjà dit au ministre que s'il était animé d'un peu de générosité, il s'efforcerait de réduire le tarif des transports sur le chemin de fer de l'état dans cette province.

J'ai devant moi un discours prononcé par le docteur Andrew McPhaul, principal de l'université McGill, rédacteur du University Magazine, qui a donné une conférence il y a quelques jours devant le club canadien de Charlottetown. Le docteur McPhaul est bien connu dans tout le Canada et les Etats-Unis comme l'un des hommes les plus éminents du continent. Il est natif de l'île du Prince-Edouard et sa province en est fière. Le docteur McPhaul a dit :

Je constate que vous ne vous prenez pas au sérieux vous-même.

Il s'adressait à la population de l'île du Prince-Edouard.

Le gouvernement fédéral vous donne des chemins de fer et des trains qui vont douze milles à l'heure.

J'espère que le ministre notera ces paroles —douze milles à l'heure. Le professeur McPhaul réside le long d'un de ces embranchements ; s'il avait habité sur la ligne principale, il n'aurait pas pu dire que le Canada avait payé pour la construction du chemin de fer, parce que c'est l'île du Prince-Edouard qui l'a construit.

Le gouvernement fédéral vous donne des chemins de fer et des trains qui marchent douze mille à l'heure. Il est incroyable que vous puissiez endurer cela. Vous contribuez

votre part dans le service de trains qui vont à quarante milles à l'heure dans tout le reste du pays. Il ne m'en a coûté que $4 pour faire la moitié du chemin entre Montréal et l'île du Prince-Edouard, et il m'en coûte $17 pour faire tout le chemin.

Comment votre réseau est-il administré ? Je suppose que M. McPhaul avait voyagé sur votre chemin de fer et qu'il a payé $4 pour la moitié du voyage et $13 pour l'autre moitié.

L'hon. M. EMMERSON : Où est la moitié ?

M. A. A. MARTIN : Vous habitez plus près que moi de ces parages.

M. MACPHERSON : A Tatamagouche.

M. A. A. MARTIN : Là où vous êtes né.

M. STANFIELD : Je m'oppose à un langage de cette sorte.

L'hon. M. FIELDING : Le député de Tatamagouche s'objecte.

M. MACPHERSON : Je ne savais pas qui était député de cette division.

M. A. A. MARTIN : (Continuant à lire) :

Je n'ai payé que 11 cents pour parcourir une distance égale depuis Montréal à celle pour laquelle j'ai payé 60 cents sur l'île du Prince-Edouard.

Cet homme savait ce qu'il disait. Il peut faire vingt milles dans les environs de Montréal pour 11 cents mais un parcours égal dans l'île du Prince-Edouard à douze milles à l'heure, lui coûte 60 cents. J'espère que le ministre a honte de lui-même.

Mais j'ai autre chose à lui rappeler. Je crois que ce sera la dernière goutte qui fera déborder le vase.

L'hon. M. GRAHAM: Elle l'est déjà presque.

M. A. A. MARTIN : J'ai en ma possession une lettre qui m'a été écrite par un bon cultivateur de l'île du Prince-Edouard, dans laquelle est inclus un compte d'une fabrique de lait concentré à Charlottetown. Ce cultivateur expédie, envoie de temps à autre du lait à la fabrique. Il réside à vingt milles plus loin. Voici le mémoire du lait que j'ai reçu de M. McLeod pour le mois de mai 1908.

Mai 1908:	Livres.
4	85
6	88
9	119
11	100
13	106
15	122
19	108
21	119
22	121
23	94
25	200
26	97
27	112
28	98
29	106
30	117

M. A. A. MARTIN.

Voici maintenant le compte que la fabrique lui envoie :

A, 1,892 livres de lait à $1.20 le 100 livres, $22.70; transport, $4.25; chèque, $18.45.

On voit par là que le taux est de 22½ cents le 100 livres. J'espère que cela suffira pour disposer le ministre favorablement. Mais je crains que tous mes arguments soient inutiles. Le Gouvernement actuel ne veut travailler que pour ses amis. Il ne les néglige pas, même il leur donne une trop grande part de la richesse du pays, qui le ruine de différentes manières. Je suppose qu'il est inutile pour moi de plaider en faveur des régions de la province que j'ai mentionnée. Le Gouvernement distribue l'argent à ses amis ; il le distribue dans le Nord-Ouest ; il en a englouti dans le pont de Québec suffisamment pour construire tous les embranchements de chemins de fer dont l'île du Prince-Edouard aura besoin d'ici à vingt ans. Le ministre des Chemins de fer s'endurcit. Il nous est arrivé avec une bonne réputation, mais il semble être maintenant inoculé de l'esprit qui anime le Gouvernement dont il fait partie.

M. J. J. HUGHES : Mon honorable ami de Queens (M. Martin) persiste à exagérer le coût de l'embranchement d'un chemin de fer à Murray-Harbour. Je lui ai fait connaître ce que serait le coût entier du chemin et du matériel roulant, et il dit maintenant que je n'ai pas inclus ce matériel. Je lui ai donné les chiffres et je vais les lui donner de nouveau. Le coût du chemin de fer à part le matériel roulant sera de $1,067,695 ; le matériel-roulant, $185,407, soit en tout $1,253,098 ou $23,482 par mille. L'honorable député se trompe du tout au tout. Le seul objet qu'il peut avoir en vue est de prévenir défavorablement les membres de cette Chambre contre les demandes de construction des chemins de fer de l'île du Prince-Edouard.

M. MARTIN : Ce que vous dites n'est pas exact.

(Raport est fait du projet de loi, qui est lu pour la 3me fois et adopté.)

ADOPTION DU PROJET RELATIF AUX PRIMES DU PETROLE.

Le projet de loi (n° 192), déposé par M. Fielding, établissant une prime sur la production du pétrole brut est lu pour la 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 4.

M. BLAIN : Puis-je demander au ministre des Finances combien il compte débourser de fonds publics en vertu de ce bill ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne crois pas que nous avons à payer beaucoup. C'est

une entreprise à laquelle les amis de mon honorable ami, dans la province du Nouveau-Brunswick attachent beaucoup d'importance, et ils espèrent qu'elle sera beaucoup développée. Je serais très heureux si leur attente se réalisait et si le Gouvernement était obligé de payer une bonne somme, mais, dans tous les cas, nous devons leur fournir l'occasion de partager dans la prime comme on le fait ailleurs.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté).

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général, du projet de loi (n° 200), déposé par M. Fielding, relatif au traitement du surintendant des assurances.

RENVOI DU PROJET RELATIF DU SERVICE TELEGRAPHIQUE DE NOUVELLES ENTRE LE CANADA ET L'ANGLTERRE.

L'hon. M. FIELDING propose la 2e lecture du projet de loi (n° 201) ayant pour objet d'encourager un service indépendant et efficace de nouvelles transmises par télégraphe de la Grande-Bretagne pour l'usage de la presse canadienne.

M. TAYLOR : Le ministre nous a dit que l'objet de ce bill était de prolonger de deux années encore la convention actuelle.

L'hon. M. FIELDING : Excepté que la convention actuelle comporte une diminution de $12,000 par année, et nous nous proposons d'accorder la moyenne pour deux ans.

M. TAYLOR : J'ai entendu mon honorable ami, le chef de l'opposition, nous dire qu'il avait reçu certaines lettres concernant ce bill, et peut-être vaudra-t-il aussi bien le réserver.

L'hon. M. FIELDING : Je remercie mon honorable ami. Nous réserverons le bill.

(La motion est retirée.)

ADOPTION D'UN PROJET RELATIF AU TRAITEMENT DE L'AUDITEUR GENERAL.

La Chambre se déclare en comité général pour examiner un projet de résolution ainsi conçu :

La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter que le traitement de l'auditeur général soit fixé à $5,000.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue pour la 1re et 2e fois et adoptée.)

L'hon. M. FIELDING demande à déposer un projet de loi (n° 208) relatif à la charge d'auditeur général.

Cette motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 1re et la 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

L'hon. M. FIELDING : Par ce bill, nous changeons le traitement de l'auditeur général et nous mettons une disposition qui lui conserve le droit de promouvoir aux emplois dans son personnel administratif, droit qui, en vertu de la loi existante lui appartient déjà, et nous ne voulons pas qu'il y ait de changements sous ce rapport.

Le Gouverneur en conseil fait les nominations, mais les promotions ont toujours été faites par l'auditeur général et comme il semble qu'en vertu de la nouvelle loi du service civil, il existe quelques doutes à ce sujet, nous voulons mettre la chose au clair.

M. DANIEL : Est-ce le droit de se promouvoir lui-même ou de promouvoir les commis de son bureau ?

L'hon. M. FIELDING : Promotion de ses commis. Le bureau de l'auditeur général a toujours été considéré comme étant un peu différent des autres départements publics. La pratique dans le passé a été d'accorder à l'auditeur le droit de faire des promotions. Il serait du devoir du ministre des Finances de proposer cette motion au conseil des ministres, mais je n'ai pas voix au chapitre. Nous lui concédons ce droit parce qu'il est fonctionnaire du Parlement et non pas du Gouvernement. Telle est la loi actuelle et comme la nouvelle loi du service civil pourrait s'interposer nous voulons lui conserver son droit de promotion.

M. BLAIN : Qui fixe les salaires de ses commis ?

L'hon. M. FIELDING : Les salaires seront fixés d'après la loi du service civil, mais les promotions seront faites sur l'avis de l'auditeur général lui-même.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de résolution dont la teneur suit :

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi de la marine marchande au Canada, chapitre 113, Statuts revisés du Canada, de 1906, en abrogeant l'article 958 et en le remplaçant par l'article suivant:

958. Le Gouverneur en conseil peut, en tout temps:

a) Déclarer par un décret rendu en conseil que les dispositions qui précèdent la présente partie ne s'appliquent pas, tant que tel arrêté du conseil sera en vigueur, soit en un point quelconque du Canada ou dans toute étendue d'eau définie du Canada, aux navires ou bâtiments, ou à quelque classe ou nombre déterminés ou non déterminés de navires ou bâtiments d'un pays étranger où les navires

britanniques sont autorisés à faire le cabotage dans ce pays, et à transporter des marchandises ou des passagers d'un port ou endroit à un autre dans ce pays;

b) Révoquer ou modifier tel arrêté du conseil.

2. Que la loi basée sur cette résolution n'entrera pas en vigueur avant que le bon plaisir de Sa Majesté ait été signifié en la matière par promulgation dans la "Gazette du Canada".

M. TAYLOR : Nous allons discuter d'abord la résolution, et nous discuterons le bill ensuite.

L'hon. M. FIELDING : Très bien.

L'hon. M. EMMERSON : Quelles explications le Gouvernement a-t-il à donner à ce sujet ?

L'hon. M. FIELDING : L'objet de ce bill peut être expliqué en quelques mots. Le Canada a accordé des priviléges de cabotage à un certain nombre de navires appartenant à des nations étrangères qui, en retour, nous accordent le privilège de cabotage sur leurs côtes. Il n'y a rien dans ce bill qui s'applique aux vaisseaux américains, parce que les Etats-Unis ne nous accordent pas de priviléges de cabotage sur leurs côtes. Dans le cas de la Norvège, nous ne faisons pas de cabotage sur ses côtes, et le privilège que ce pays nous accorde ne nous est d'aucun avantage. D'un autre côté la Norvège fait un commerce de cabotage considérable sur nos côtes, et on s'est plaint qu'elle faisait concurrence à nos vaisseaux canadiens. Par un décret du Conseil adopté il y a quelques mois, il a été décidé qu'au premier janvier prochain, les privilèges accordés aux différents pays étrangers, y compris la Norvège, seraient annulés et qu'à l'avenir les navires de ces pays n'auraient pas le droit de faire de cabotage sur nos côtes. Nous admettrons tous certainement que c'est une politique désirable, mais les compagnies de charbon nous ont représenté que cela serait leur causer un tort. Elles disent que les Norvégiens ont des navires spécialement aménagés pour le commere de charbon et que si le Gouvernement décidait tout d'un coup de les empêcher de faire ce trafic, il ne leur serait pas possible de trouver des navires canadiens ou des navires anglais pour faire ce trafic. Elles ont dit aussi qu'elles avaient pris des engagements avec les propriétaires de ces navires pour plusieurs années, et que la perte serait sérieuse pour elles.

On a proposé de leur accorder le privilège d'employer des navires d'une certaine classe qui ne font pas concurrence aux navires canadiens. Nous avons découvert qu'en vertu de la loi actuelle, bien que nous puissions défendre aux navires étrangers de faire le commerce sur nos côtes nous n'avons pas le pouvoir de dire qu'une classe spéciale en aura la permission. Nous voulons par cette législation donner au Gouvernement le pouvoir, non seulement de les exclure complètement, mais de faire un choix et de dire que nous pourrons admettre des vaisseaux d'un certain type, les vaisseaux qui ne font pas concurrence aux navires canadiens. Nous pourrons leur accorder le privilége de faire le commerce de cabotage, mais en vertu de cet amendement qui ne peut avoir d'effet que s'il est approuvé par les autorités impériales, le Canada aura le pouvoir de faire des exceptions pour une période de temps limitée, si nous le désirons, dans les cas que j'ai mentionnés.

M. DANIEL : La catégorie des vaisseaux sera-t-elle fondée sur le tonnage ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

M. DANIEL : Vaisseaux à vapeur ou vaisseaux à voiles ?

L'hon. M. FIELDING : La loi ne fait aucune distinction entre les steamers et les voiliers.

M. DANIEL : En vertu de cet article le Gouvernement pourrait permettre aux vaisseaux canadiens d'un certain tonnage de faire le commerce de cabotage.

L'hon. M. FIELDING : Et d'exclure ceux qui n'auraient pas le tonnage voulu.

M. DANIEL : Je suppose qu'il n'y a pas de navires canadiens faisant ce commerce ?

L'hon. M. FIELDING : Pas de grands vaisseaux canadiens, certainement.

L'hon. M. EMMERSON : Est-il vrai que l'équipage de ces vaisseaux est composé de Norvégiens.

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

L'hon. M. EMMERSON : Est-ce le cas que tous les ans ces vaisseaux font le commerce de cabotage sur les côtes canadiennes?

L'hon. M. FIELDING : Oui, ils en font la plus grande partie. Dans quelques cas ce sont des vaisseaux construits en Angleterre pour des Norvégiens qui en sont propriétaires, et qui naviguent sous le drapeau norvégien. Quelques fois ils appartiennent à des Anglais, mais naviguent sous le pavillon norvégien et, en cette qualité, sont considérés comme étrangers.

M. STANFIELD : Je vois par les journaux que l'on accorde à ces steamers une préférence sur les vaisseaux canadiens dans les chargements de charbon aux mines. Ne pourrions-nous pas protéger ces vaisseaux canadiens par la loi qui est présentée ?

L'hon. M. FIELDING : Et il s'agit là d'une question toute différente de celle qui est traitée dans le bill. La plainte qui est portée est que l'on charge les steamers norvégiens avant les voiliers, que ces steamers soient anglais ou norvégiens. Je crois qu'il y a eu beaucoup de plaintes à ce sujet, mais

on me dit que toutes ces difficultés sont maintenant réglées et qu'il n'y en a plus.

L'hon. M. EMMERSON : J'ai reçu une longue lettre d'un capitaine de long cours qui demeure à Westmoreland, et conduit un navire anglais. Son grand sujet de plainte est que l'on favorisait plus les steamers norvégiens que les vaisseaux anglais. De sorte que si cette permission est accordée il y aura raison de faire cette exception. Je ne suis pas au fait de tous les détails moi-même. Cela semblait une question ressortissant du ministère de la Marine et des Pêcheries, et je propose de renvoyer la plainte à ce département.

L'hon. M. FIELDING : Il ne s'agit pas je crois ici de faire de distinction ou d'accorder de préférence aux bateaux canadiens ou aux bateaux norvégiens, mais la question réside seulement entre navires à voiles et navires à vapeur. Cependant bien qu'il y ait eu des sujets de plaintes dans le passé on m'a dit qu'ils étaient en grande partie sinon entièrement disparus.

M. MACLEAN : Le ministre des Finances dit que depuis plusieurs années ces navires norvégiens font le commerce de charbon. Est-ce la raison pour laquelle on fait voter cette loi, parce que je crois que ces navires norvégiens ne devraient pas rester les maîtres du commerce maritime ainsi qu'ils le sont aujourd'hui.

M. JOHNSTON : Insanités !

M. A. A. McLEAN : Je sais que cela est vrai. Que m'importe que ce soit Sydney, Inverness ou Pictou ; le ministre ne devrait pas accepter l'opinion des gens qui ont des intérêts daans une localité particulière. Il sait que les personnes, engagées dans ce trafic, ne peuvent pas obtenir une cargaison si les navires norvégiens interviennent qu'ils soient à moitié ou entièrement chargés.

M. E. M. MACDONALD: Je me lève pour dire à mon honorable ami que ces renseignements sont entièrement inexacts. J'ai visité mon comté pendant les deux dernières semaines, et sachant que mon honorable ami et autres députés s'étaient plaints des difficultés éprouvées par des goélettes de l'île du Prince-Edouard et avaient demandé qu'on leur donne leur charge de charbon d'une façon plus rapide, les surintendants des deux compagnies minières m'informèrent qu'il n'y avait pas eu le moindre délai dans l'expédition du charbon par les goélettes qui touchaient là. Nous avons deux piliers capables de contenir plus de charbon par jour que peuvent en charger toutes les goélettes de l'île du Prince-Edouard. Si mon honorable ami me cite un cas réel qu'une goélette de l'île du Prince-Edouard ait été retardée dans le chargement du charbon, j'entreprendrai moi-même de voir d'y apporter remède.

Je puis assurer mon honorable ami que toutes les plaintes à cet égard, du moins, en ce qui concerne Pictou, sont absolument incorrectes. Il y eut quelques difficultés au sujet des expéditions de la Inverness Coal Company et on a porté des plaintes à ce sujet, mais toutes les plaintes qui sont venues au département concernant l'expédition du charbon de la Dominion Coal Company ou du comté de Pictou ne sont pas fondées en fait.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue pour la 1re et la 2e fois et adoptée.)

L'hon. M. FIELDING demande à déposer un projet de loi (n° 209) ayant pour but de modifier la loi sur la marine marchande du Canada.

Cette motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 210), déposé par M. A. Johnston, concernant certains brevets de la Metal Shingle and Siding Company.

L'honorable M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR : Quels seront les objets de discussion demain ?

L'hon. M. FIELDING : Nous étudierons probablement un ou deux bills ; mais je crois qu'il est plus probable que nous proposerons à la Chambre de se former en comité des subsides et de voter les derniers crédits du budget principal, et ensuite nous nous occuperons des crédits supplémentaires en commençant par ceux de l'administration civile, en suivant à peu près l'ordre dans lequel ils sont inscrits.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure un quart samedi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Samedi, 11 juillet 1908.

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

2e LECTURE DU PROJET CONCERNANT LA METAL SHINGLE AND SIDING COMPANY.

M. GALLIHER propose que le bill (n° 207) touchant certains brevets de la Metal Shingle and Siding Company, Limited, soit inscrit à l'ordre du jour pour être lu la 2e fois aujourd'hui.

Cette motion est adoptée.

M. GALLIHER propose que, vu la période avancée de la session, le bill (n° 207) touchant la Metal Shingle and Siding Company, Limited, soit maintenant lu pour la

2e fois et renvoyé au comité des bills d'intérêt privé.

La raison qui me porte à présenter cette motion, c'est que, lundi sera le dernier jour consacré au comité des bills privés. Ce projet de loi a été adopté au Sénat. Il tend à autoriser la compagnie qui détient les brevets à payer maintenant le montant qu'elle aurait dû verser il y a quelque temps. Si ce retard a eu lieu, cela tient à une erreur commise par le personnel du bureau de cette compagnie. Les porteurs de brevet sont une compagnie canadienne qui possède des fabriques à Prescott et à Montréal et c'est par erreur que cette somme n'a pas été versée à temps au bureau des brevets. Elle a payé toutes les taxes nécessaires et jusqu'aujourd'hui elle a versé $500 d'amende.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET MODIFIANT LA LOI DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) demande à présenter le bill (n° 210) tendant à modifier la loi des territoires du Nord-Ouest.

L'objectif visé par ce bill c'est de faciliter l'inspection des causes judiciaires qui peuvent se présenter dans les territoires. La proposition tend à conférer la juridiction aux tribunaux des provinces limitrophes, Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta et la Colombie-Anglaise tout en laissant le choix de la province aux demandeurs, mais en conférant aux tribunaux de cette province le pouvoir de refuser d'instruire la cause, à moins qu'il ne soit évident que la cause peut plus facilement s'instruire devant les tribunaux de cette province.

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

QUESTIONS.

COTE, BOIVIN ET CIE.

M. BERGERON (par M. Blain) demande:

1. Quels sont les montants que le Gouvernement a payés à Côté, Boivin et Cie, marchands, de Chicoutimi, annuellement, depuis l'année 1897?

2. Durant cette période, a-t-on payé quelque argent à Elzéar Boivin, arpenteur et négociant, de Chicoutimi? Dans l'affirmative, quand et quel montant?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1897-1898	
1898-1899	$ 52 08
1899-1900	199 00
1900-1901	162 26
1901-1902	411 74
1902-1903	2,076 42
1903-1904	2,456 23
1904-1905	10,163 00
1905-1906	6,981 65
1906-1907	6,050 79
1907-1908	1,596 23
	$30,139 40

M. GALLIHER.

2. Le ministère n'a rien payé.

Voici la réponse que m'a donnée mon collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries :

1.) Le ministère de la Marine et des Pêcheries a payé les sommes que voici :

1897	Néant
1898	.....
1899	.....
1900	.....
1901-1902	.....
1902-1903	.....
1903-1904	.....
1904-1905	$479 82
1905-1906	Néant
1906-1907	.....
1907-1908	63 25

2. Durant la période mentionnée, rien n'a été payé à Elzéar Boivin.

TRAITE FRANCO-CANADIEN DE 1907.

M. MONK (par M. Blain) demande :

1. Quel est le chiffre de la dépense effectuée par le gouvernement canadien pour les négociations du projet de traité franco-canadien de 1907, y compris les frais de voyage des ministres et autres personnes qui ont pris part à ces négociations, y compris aussi toutes les dépenses incidentes?

2. Reste-il encore quelques dépenses à effectuer relativement aux négociations dudit traité? Dans l'affirmative, quel en est le chiffre?

3. Quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises pour s'assurer de la raison qui a empêché, jusqu'aujourd'hui, la ratification du traité?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances).

1. $9,826.51.

2. Non.

3. Le Gouvernement sait que si le sénat français n'a pas ratifié la convention de 1907, cela tient à l'opposition provoquée par certains intérêts français, dans la conviction que les avantages accordés au Canada par la convention sont supérieurs à ceux dont bénéficie la France.

Le DRAGUEUR " CHALLENGE ".

M. BOYER (par M. Alexander Johnston) demande :

1. Combien de verges de déblai le dragueur " Challenge " a-t-il enlevées, l'an dernier, et à quel endroit?

3. Combien de verges de déblai a-t-on enlevées, et devant le club nautique du Grand-Tronc, sur le fleuve Saint-Laurent, la saison dernière, et avec quel dragueur?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1) 38,900 verges cubes, à Dorval ; 4,425 verges cubes à Ottawa.

2. a) 300 verges cubes ; b) Le dragueur "Saint-Louis."

GARE DE L'INTERCOLONIAL, AU LAC-AU-SAUMON.

M. MONK (par M. Blain) demande :

1. Quel est le chiffre du crédit ouvert pour la construction de la gare du chemin de fer intercolonial au Lac-au-Saumon, en 1904?
2. Quel est le chiffre réel de la dépense exécutée pour la construction de cette gare?

L'hon. GEO P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Le crédit ouvert, en 1903-1904, pour la construction de la gare et du hangar aux marchandises au Lac-au-Saumon est de $2,700.
2. Le chiffre réel de la dépense exécutée pour la construction de la gare est de $2,755.

COLCHESTER-POINT (ESSEX).

M. CLEMENTS demande :

1. Quel est le chiffre de la dépense effectuée par le Gouvernement, jusqu'à ce jour, sur la jetée en pierre construite, ou en construction, à Colchester-Point, comté d'Essex?
2. Si cette jetée n'est pas encore terminée, quel est le coût estimatif total?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1.) $7,150.59.

2) Dans son rapport du 14 décembre 1907, l'ingénieur ordinaire déclare que le quai de Colchester est terminé. Coût total : $7,150.59.

FREDERICK FOSTER, DE KINGSVILLE (ONT.)

M. CLEMENTS demande :

1. Frederick Foster, récemment préposé au pont de Kingsville (Ont.), est-il à l'emploi du gouvernement fédéral?
2. Dans l'affirmative, quelle sont ses fonctions, et quels ont été son salaire et ses dépenses pour les derniers douze mois?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1 et 2. Frederick Foster a été employé comme contremaître pour les travaux de réfection du quai de Kingsville, (Ontario), du 2 au 14 mars 1908, douze mois à $3, soit $36.

GARE DE L'INTERCOLONIAL A RIVIERE-TROIS-PISTOLES.

M. GAUVREAU (par M. Johnston) demande :

Le Gouvernement se propose-t-il de construire, cette année, une gare de l'Intercolonial à Rivière-Trois-Pistoles? Dans l'affirmative, quand demandera-t-on des soumissions?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

Oui, on prépare actuellement les plans et les devis, et dès qu'ils seront terminés, le ministère demandera des soumissions.

SERVICE DU TRANSPORT DES DEPECHES, ENTRE ANNAPOLIS ET DIGBY.

M. LANCTOT (par M. Johnston) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il passé avec George E. Corbett un marché pour le service par entreprise du transport des dépêches entre Annapolis et Digby, Nouvelle-Ecosse, entre 1884 et 1893? Dans l'affirmative, ce marché a-t-il été adjugé, tous les ans, avec concurrence et publicité, ou bien le marché a-t-il été passé de gré à gré?
2. Quelles sommes a-t-on payées à M. Corbett pour les années respectives terminées le 30 juin, de 1885 à 1893?
3. Quand ce marché a-t-il expiré?
4. Ce service postal a-t-il été entrepris par la compagnie du chemin de fer de Digby à Annapolis? Si oui, à quelle date?
5. George E. Corbett est-il l'individu que l'on mentionne comme devant être le candidat libéral-conservateur pour le comté d'Annapolis, Nouvelle-Ecosse, aux prochaines élections fédérales?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. a) Geo. G. Corbett a été chargé du service par entreprise du transport des dépêches par bateau à vapeur, entre Annapolis et Digby, du 1er août 1883, au 26 juillet 1891. b) Du 1er août 1884 au 31 décembre 1886, par suite d'un arrangement provisoire. Du 1er janvier 1887, à l'expiration du service, en vertu d'un contrat de cinq ans.

2. Année terminée le 30 juin 1885. $2,260
" " 1886. 3,130
" " 1887. 3,690
" " 1888. 4,270
" " 1889. 5,500
" " 1890. 6,260
" " 1891. 6,260
" " 1892. 2,020
" " 1893. .....

3. 26 juillet 1891.
4. Oui. 27 juillet 1891.
5. Le ministère ne possède aucun renseignement à cet égard.

CORRESPONDANCE CANADIENNE AVEC L'EUROPE.

M. STANFIELD demande :

1. Quelle est la quantité d'objets de correspondance à destination du Canada ou d'autres pays qui est arrivée d'Europe par voie de ports canadiens, au cours de l'année expirée le 31 mars dernier?
2. Quelle est la quantité d'objets de correspondance arrivée d'Europe *viâ* New-York, Boston, Portland ou autres ports des Etats-Unis, pendant la même période, à destination du Canada ou devant être acheminées par des routes canadiennes vers d'autres pays?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1 et 2. On ne tient pas d'écritures suivies à l'égard du poids des objets de correspondance reçus au Canada d'Europe ou

de toute autre partie du monde. D'après les règlements de l'Union postale, une fois tous les six ans, on fait le recensement de tous les objets de correspondance venant des autres pays au Canada ainisi que de tous les objets de correspondance partant du Canada à destination des autres pays, pour une période de vingt-huit jours, soit en novembre soit en mai, alternativement.

Les chiffres ainsi obtenus sont utilisés pour des usages officiels et cela nous dispense de dresser une statistique annuelle.

NEGOCIATION D'UN EMPRUNT A LONDRES.

L'hon. M. FOSTER (par M. Blain) demande :

1. Quel est le montant de l'emprunt récemment négocié à Londres par le ministre des Finances?
2. Quelles étaient les conditions de l'émission quant au taux d'intérêt, la date du rachat, les privilèges de change ou de sursis, ou tout autre détail?
3. Quelle est la proportion de l'émission souscrite par le public, et celle restée à la charge des banquiers chargés de l'émission?
4. Le ministre déposera-t-il sur le bureau la circulaire relative à l'emprunt?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. £5,000,000.

2 et 4. Toutes les conditions de l'émission figurent dans la circulaire, dont un exemplaire sera immédiatement déposé sur le bureau de la Chambre.

3) Tout l'emprunt a été souscrit. Le public de l'extérieur a pris 24 p. 100 du montant et le reste des 56 p. 100 par les souscripteurs.

EMPRUNTS OU AVANCES TEMPORAIRES.

L'hon. M. FOSTER (par M. Blain) demande :

Quels sont les emprunts ou avances temporaires (à quelles banques et à quel taux d'intérêt) qui restaient non rachetés, ou n'étaient pas encore arrivés à échéance, les 31 mai et 30 juin respectivement?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Le 31 mai 1908, les emprunts temporaires qui suivent n'étaient pas encore arrivés à échéance : emprunt de £500,000, à la banque de Montréal, à Londres, à 4½ p. 100 d'intérêt, émis en août 1907 ; emprunt de £1,000,000, à la Banque de Montréal, Londres, à 4½ p. 100, émis en janvier 1908; emprunt de £1,000,000 au Crédit foncier franco-canadien, à 4 p. 100, émis en février 1908 ; emprunt de $1,000,000, à la Banque de Paris et des Pays-Bas, à 4 p. 100, émis en février 1908.

Le 30 juin, en outre, les emprunts temporaires suivants n'étaient pas encore échus : emprunt de £1,000,000, à la Banque de Montréal, Londres, à 3½ p. 100, émis en juin 1908 ; emprunt de 10,000,000 de francs, à la Banque de Paris et des Pays-Bas, à 3¼ p. 100, émis en juin 1908; emprunt de 10-000,000 de francs, au Crédit-lyonnais, Paris, à 3¼ p. 100, émis en juin 1908.

DOUANES.—RECETTES ET DEPENSES.

L'hon. M. FOSTER (par M. Blain) demande :

1. Quel est le chiffre des recettes douanières pour les mois de mars, avril, mai et juin, respectivement, durant les années 1907 et 1908?
2. Quel est le chiffre des dépenses imputables sur le capital, ou afférentes au compte courant, respectivement, pour les mêmes mois et années?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Voici les recettes douanières pour les mois mentionnées :

Mars	$5,744,211 52	$4,830,889 62
Avril	4,468,393, 97	3,449,947 24
Mai	5,333,253 63	3,568,691 56
Juin	5,321,444 83	3,707,229 51

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

—	Dépense—Fonds consolidé.		Dépense en capital.	
	1907.	1908.	1907.	1908.
	$ c.	$ c	$ c.	$ c.
Mars	4,229,015 42	4,373,021 74	1,033,815 01	2,357,063 92
Avril	4,551,377 94	4,296,231 38	1,623,114 48	3,421,888 26
Mai	8,288,402 28	7,062,132 18	3,037,819 35	3,779,995 39
Juin	4,439,965 78	7,164,606 96	1,693,793 06	2,694,639 62

TRAITE FRANCO-CANADIEN.

M. TALBOT (par M. Johnston) demande :

Vu le délai apporté à l'approbation par le Sénat français du nouveau traité de commerce entre la France et le Canada, le Gouvernement prendra-t-il des mesures pour demander au gouvernement impérial de dénoncer l'ancien traité de commerce entre ces deux pays?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Le retard apporté dans l'approbation de la convention suscite de graves embarras aux intérêts commerciaux entre la France et le Canada ainsi qu'à d'autres égards, et il donne lieu à une situation qui, si elle se prolongeait, aboutirait peut-être fatalement à la dénonciation de l'ancienne convention. Mais il nous répugnerait de prendre une initiative immédiate en ce sens. Nous savons que le gouvernement français tente loyalement tous les efforts possibles pour obtenir l'approbation de la nouvelle convention et il convient que nous attendions quelque temps les résultats de leurs efforts.

FONCTIONNAIRES DE LA DOUANE, A WINDSOR (ONT.)

M. HERRON demande :

1. J. A. Francis, autrefois de la ville d'Essex, comté d'Essex (Ont.), est-il employé de la douane au port de Windsor (Ont.) et, dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé, à quel âge, et quel est le chiffre de ses appointements?

2. Gerald Mooney, du township de Maidstone, ou Sandwich-sud, comté d'Essex (Ont.), est-il employé de la douane au port de Windsor (Ont.)? Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé, quelles sont ses fonctions et quel est son salaire annuel?

3. Ulric Piché, de la ville de Sandwich, comté d'Essex (Ont.), est-il employé de la douane au port de Windsor (Ont.)? Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé, à quel âge, quelles sont ses fonctions actuelles et son salaire annuel?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. J. A. Francis est employé depuis le 4 juillet 1908, à titre de commis de la douane à Windsor (Ontario) ; âge, 40 ans, appointements annuels, $700.

2. Gerald Mooney n'est pas employé à la douane à Windsor (Ontario).

3. Ulrich Piché est employé comme douanier, à la gare du "Michigan Central", à Windsor (Ontario), depuis le 4 juillet 1908 ; âge, 36 ans, apointements annuels $700.

REGLEMENTS RELATIFS AUX TERRAINS HOUILLERS.

M. LAKE demande.

1. A quelles dates les règlements actuellement en vigueur ont-ils été sanctionnés par le ministre de l'Intérieur, et mis en vigueur, en ce qui concerne a) les terrains houillers; b) les terres boisées; c) les homesteads; d) les pâturages?

2. Quelles sont les dates des différents décrets du conseil servant de base aux règlements depuis le 1er janvier 1905?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Les terrains houillers :

Les règlements généraux s'appliquent aux terrains houillers qui sont devenus en vigueur, le 13 juin 1907. Les règlements relatifs à l'affermage des terrains dans le parc des montagnes Rocheuses du Canada sont entrés en vigueur le 25 janvier 1908.

Les règlements, se rattachant à la délivrance des permis d'exploitation des terrains houillers pour les usages domestiques, sont devenus en vigueur le 20 mars 1907.

Les règlements actuellement appliqués pour la délivrance des baux de terrains d'écoles pour les besoins de l'exploitation de la houille ont été autorisés par décret du conseil, le 20 décembre 1907, et sont devenus en vigueur le 8 février 1908.

b) Terres boisées :

13 février 1908.

c) Homesteads:

Les règlements ont été publiés et ont obtenu leur effet aux dates suivantes :

1re édition—21 juin 1907.
2e édition—1er octobre 1907.
3e édition—15 novembre 1907.
4e édition—1er juin 1908.

d) Pâturages :

Saskatchewan et Alberta, le 14 octobre 1905 ; zone du chemin de fer, 25 août 1904; les règlements relatifs aux pâturages pour le territoire du Yukon sont devenus en vigueur le 2 mars 1901.

2. Terrains houillers ; dates des décrets en conseil.

4 mars 1907.
9 mai 1907.
10 décembre 1907.

Terres boisées :

19 décembre 1907.

Homesteads :

Les règlements sont basés sur la loi des terres fédérales.

Pâturages :

Saskatchewan et Alberta, 27 juillet 1905; 15 mars 1907.

Zone des chemins de fer, 4 juin 1904 ; 5 juillet 1904.

Terres des écoles :

La délivrance de baux de pâturage sur les terres affectées aux écoles du Manitoba a été autorisée par décret en conseil, le 13 juillet 1895 et les règlements sont devenus en vigueur le 17 août 1895. Les règlements relatifs aux baux de pâturage sur les terres affectées aux écoles dans les territoires du Nord-Ouest ont été autorisés par décret en conseil du 16 mars 1894 et sont devenus en vigueur le 28 avril 1894.

Les règlements relatifs à la délivrance des permis de pâturage pour les terres affectées aux écoles dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta,

ont été autorisés par décret en conseil du 22 février 1908 et sont devenus en vigueur le 28 mars 1908.

BRISE-LAMES DU PARC TECUMSEH.

M. CLEMENTS : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du ministre des Travaux publics sur une question qui, bien qu'elle se rattache à un petit ouvrage, ne manque pas d'importance.

M. l'ORATEUR : S'agit-il de poser une question ?

M. CLEMENTS : Le brise-lames du parc Tecumseh n'a que deux pieds environ de front et à cet endroit il y a des milliers d'enfants qui prennent leurs ébats. Dernièrement il a failli se produire des accidents mortels. Je prierais le ministre de faire placer là un garde-corps.

M. l'ORATEUR : L'honorable député le voit, ce n'est pas là poser une question.

QUESTION RELATIVE A L'AUDITION ET A L'INSPECTION DES BANQUES.

M. R. A. PRINGLE (Cornwall) : Je tiendrais à savoir du ministre des Finances si, au cours de cette session, il est possible de faire adopter une loi touchant l'inspection ou l'audition indépendante des banques par l'Etat. En vue des déconfitures qui ont eu lieu dernièrement dans la province de Québec et en présence des rumeurs que d'autres désastres financiers sont imminents ; tenant compte aussi du fait qu'il est acquis que les rapports soumis au Gouvernement ne sont pas dignes de foi, le ministre se propose-t-il de présenter un amendement qui permette au moins d'obtenir de nos banques des rapports comme ceux obtenus des banques des autres pays, rapports attestés sous la foi du serment par un officier de la banque, afin que le public sache à quoi s'en tenir sur l'exactitude de ces rapports. Il importe de prendre quelque mesure.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Quand à une audition indépendante il n'est nullement besoin de légiférer à cet égard. Une de nos banques les plus importantes aujourd'hui possède un système d'audition indépendante appliqué sous l'autorité de la loi actuelle des banques. Or, rien n'empêche les autres banques de bénéficier du même privilège, si elles le jugent utile. Quant à l'inspection des banques, je répète l'observation que j'ai présentée l'autre jour : c'est là une question de la plus haute importance, sur laquelle je suis prêt à recevoir tous les avis bien que je l'avoue, j'en suis convaincu, cette réforme ne saurait réaliser les résultats prévus par ceux qui la préconisent. C'est une question complexe et fort importante, qu'il conviendrait d'étudier en même temps que la revision générale des banques. A mon avis, les renseignements sur la valeur de l'inspection des banques applicables à notre système canadien, ne suffisent pas pour nous autoriser, à cette époque-ci de la session à présenter une loi spéciale. Les conditions au Canada, où l'on compte tant de succursales de banques diffère essentiellement des conditions existant aux Etats-Unis où est en vigueur l'inspection des banques, et il ne s'ensuit pas que cette réforme serait couronnée de succès au Canada, et du reste, on peut bien se demander si elle a été couronnée de succès même aux Etats-Unis. Je me borne à cette observation pour le moment. Je comprends l'importance de la question, qui mérite d'être étudiée, quand viendra la refonte générale de la loi des banques, et cela à assez brève échéance.

M. R. L. BORDEN : Quand bien même nous n'aurions au Canada qu'un bureau d'inspection, cela pourrait être très utile. L'inspection de ce nombre énorme de branches dispersées par tout le Canada offrirait de grandes difficultés. Par le passé les embarras ont été provoqués par l'absence d'inspection au bureau principal de la banque.

Même si nous prenions le parti un jour d'inspecter le bureau principal et pas davantage, ce serait là une sérieuse garantie contre la répétition de certains faits récents.

L'hon. M. FIELDING : Il y a beaucoup de vrai dans cette proposition, et toutes ces choses sont dignes d'arrêter l'attention. Si nous avions un système d'inspection du bureau principal, alors les fraudes, au lieu de se produire au bureau principal, se produiraient ailleurs.

M. R. L. BORDEN : C'est possible, mais je ne pense pas que les choses puissent se passer ainsi.

OBSERVATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Monsieur l'Orateur, dans une brochure répandue à un grand nombre d'exemplaires par tout le Dominion, et portant pour titre " Faits pour l'instruction du peuple, je lis à la page 17 :

Les ministres opposés à l'exclusion.

Deux remarquables déclarations sur cette question ont été faites dans le cours de la session de 1908 par M. Lemieux, directeur général des Postes et ministre du Travail, récemment délégué du Gouvernement au Japon, et et par M. Fisher, ministre de l'Agriculture. M. Lemieux s'est exprimé en ces termes:

La ligne de conduite préconisée par le chef de la gauche, au cours de sa campagne dans l'ouest du Canada, l'automne dernier, visait à l'exclusion complète. Il a soutenu devant des habitants de la Colombie-Anglaise que s'il était au pouvoir, il aurait une Colombie-Anglaise blanche, ce qui veut dire, si je ne me trompe, qu'il exclurait les travailleurs asiatiques, et notamment, dans l'espèce, les Japonais.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre me permet-il de lui demander si ce n'est pas aussi sa politique (celle d'une Colombie-Anglaise blanche) ?

L'hon. M. LEMIEUX : Non. (Compte rendu des débats, page 2227.)

Il est bien vrai que j'ai donné cette réponse, mais j'en ai donné aussitôt l'explication, comme le chef de l'opposition le constatera à la lecture de l'extrait suivant du compte rendu des débats :

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre me permet-il de lui demander si ce n'est pas aussi sa politique?

L'hon. M. LEMIEUX : Non.

M. R. L. BORDEN : Non?

L'hon. M. LEMIEUX : Je veux le respect du traité auquel nous avons consenti librement et sans restriction, nous en rapportant quant à l'immigration, aux assurances qui nous ont été données par le gouvernement japonais.

C'est facile pour l'honorable député de demander si oui ou non je suis en faveur de faire de la Colombie-Anglaise un pays de race blanche, mais il n'en reste pas moins acquis que non seulement depuis l'avénement du Gouvernement actuel, mais aussi, sous le régime conservateur qui l'a précédé, une forte immigration de main-d'œuvre asiatique a pénétré dans la Colombie-Anglaise. Le Gouvernement du jour s'est prononcé en faveur de la restriction de la main-d'œuvre asiatique.

Ainsi, monsieur l'Orateur, vous voyez que j'ai expliqué ma réponse, et que, citée seulement en partie, come elle l'est dans cette brochure, elle ne rend pas ma pensée et n'exprime pas avec exactitude l'idée que je voulais communiquer dans le temps à la Chambre.

ECOLES TECHNIQUES.

M. R. L. BORDEN : Il est trop tard, j'imagine, pour compter sur le dépôt, avant la clôture de la présente session, d'aucune mesure sur le sujet des écoles techniques ou de l'enseignement professionnel. Je désire savoir si, oui ou non, le Gouvernement se propose de faire quelque chose à cet égard dans un avenir rapproché, sous forme d'enquête, par l'intermédiaire d'une commission ou autrement?

Sir WILFRID LAURIER : Nous ne nous proposons de rien faire de plus à cette session-ci.

PENSIONS AUX VIEILLARDS.

M. PRINGLE : Je prie le directeur général des Postes, qui est président du comité, sur les pensions aux vieillards, de nous dire si ce comité sera à même de faire quelque travail avant la clôture de la session. Je me rends parfaitement compte que la Chambre a une très lourde besogne à expédier, mais j'aimerais à savoir s'il y aura quelque possibilité de faire avancer la question dans le cours de la session présente ?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Le comité sur les pensions aux vieillards avait siégé trois fois lorsque la Chambre a commencé ses séances du matin, et la presse des affaires est devenue tellement grande qu'il a été trouvé impossible de convoquer le comité de nouveau.

Je me suis entendu avec M. Blue, chef de la statistique, M. le professeur Shortt, M. Acland et M. Mackenzie King (qui malheureusement était absent lors de la convocation du comité) en vue de la préparation de documents qui seront de valeur ; mais je n'espère pas que le comité soit en mesure de se réunir avant la clôture de la présente session. Le travail du comité pourra fort bien être repris lors de la prochaine session du Parlement, et il sera peut-être possible alors de faire avancer la question.

ACCIDENT AU CANAL DE CORNWALL.

M. PRINGLE : J'avais compris que le canal de Cornwall était ouvert à la navigation, mais on m'informe ce matin qu'on se trouve retardé par l'impossibilité d'enlever certaines pierres.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je n'en ai pas eu la nouvelle. J'ai reçu ce matin un télégramme de l'ingénieur chargé de la direction des travaux, et n'en parle aucunement. On m'a avisé hier qu'on avait commencé à faire passer les bateaux par les écluses, et on s'attendait que tout serait complété hier soir, à six heures.

M. PRINGLE : La nouvelle m'est arrivée ce matin, de Cornwall, qu'il se produit quelque difficulté.

L'hon. M. GRAHAM : Je n'en ai rien appris.

ACHATS D'AVOINE DE SEMENCE.

M. BLAIN : Quand puis-je compter obtenir une réponse à la question que j'ai posée hier relativement à l'achat d'avoine de semence ?

L'hon. M. OLIVER : Lundi.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL— EMBRANCHEMENT DE PICTOU.

M. STANFIELD : Quand puis-je compter obtenir une réponse à la question n° 1 qui figure au feuilleton depuis le 25 juin ?

L'hon. M. GRAHAM : Ces demandes de renseignements détaillés doivent être transmises à Moncton. J'ai télégraphié hier en vue d'obtenir une réponse le plus tôt possible.

M. R. L. BORDEN : Quand le ministre des Travaux publics déposera-t-il sur le bureau de la Chambre l'état dont j'ai de-

mandé la production au commencement de la session quant aux prix de revient des bâtiments ?

L'hon. M. PUGSLEY : Lundi.

CHEMIN DE FER NATIONAL-TRANSCONTINENTAL — EXPROPRIATIONS DANS MADAWASKA.

M. PIUS MICHAUD (Victoria) (N.-B.) : Je prie le ministre de la Justice de dire s'il a été placé entre ses mains pour règlement des demandes d'indemnité en raison d'expropriations nécessitées par la construction du chemin de fer transcontinental dans le comté de Madawaska (N.-B.) ? Dans l'affirmative, combien, et qu'est-ce que le ministre se propose de faire à l'égard de ces réclamations ? Nombre de ces réclamations ont été mises entre les mains d'avocats des diverses localités, et je conseillerais au ministre de la Justice de les régler le plus tôt possible.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Le département de la Justice s'occupe du règlement de la question. A peu près trente réclamations de la part de propriétaires dont les terrains sont traversés par le chemin de fer transcontinental dans le comté de Madawaska, ont été adressées au département de la Justice par les commissaires avec prière de faire établir le chiffre exact de l'indemnité à payer. Certaines de ces demandes déjà ont été réglées à l'amiable entre le département et les propriétaires intéressés, et toutes celles qui n'ont pas été encore ainsi réglées seront renvoyées sans retard à la cour d'Echiquier pour détermination de la somme à payer dans le cours ordinaire.

DECLARATION RELATIVE AU PRIX DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

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

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Récemment le chef de la gauche a fait une déclaration quant aux prix de revient de la grande route transcontinentale reliant Prince-Rupert à Moncton ; et cette déclaration a été l'objet d'une grande publicité, et d'une publicité, je dois le dire, qui ne rend justice ni à la Chambre, ni au Gouvernement, ni au chef de la gauche, ni au pays. S'il m'est permis de faire une brève allusion à ce qui me concerne, je constate que certains de mes amis de la presse ont faussement représenté mon attitude, dans la circonstance où le chef de l'opposition a prononcé son discours, et ont donné à entendre que, pour quelque raison ténébreuse, que ce fût ignorance ou manque d'égards, j'avais négligé de répondre à l'honorable membre. De fait, à la demande de l'honorable député de Toronto-nord, faite peu de temps auparavant, et faite ouvertement de son siège à la Chambre, je m'étais engagé à ne pas faire la déclaration ce soir-là ; et bien qu'à ce moment j'ignorais que le chef de l'opposition allait porter son attaque, j'ai jugé qu'il valait mieux courir le risque d'être mis dans une situation embarrassante que de manquer de parole envers le député de Toronto-nord.

En vue de nous permettre de gagner du temps, lorsque nous serons en comité, je vais indiquer quelques faits au sujet de la situation actuelle du chemin de fer transcontinental, y compris le Grand-Tranc-Pacifique ou section de l'Ouest, et la division de l'Est, de Winnipeg à Moncton, possédée et en voie de construction par le Gouvernement. La note suivante a été préparée par M. Schreiber, ingénieur en chef de la division de l'Ouest, et porte la date du 31 mai 1908, de sorte qu'on y trouvera tous les renseignements jusqu'à une date récente :

Longueur totale de la division de l'Ouest :

	Milles.
Section des prairies..	916
Section des montagnes..	839
	1,755

Entrepreneurs du terrassement, etc.

	Milles.	Montant.
Treat et Johnston, Winnipeg à Portage-la-Prairie..	53	$ 200,000
McDonald, McMillan et compagnie, Portage-la-Prairie pour 275 milles..	275	1,672,000
Treat et Johnston, vallée de la Qu'Appelle (compris ci-dessus) ...		298,400
Compagnie Canadian White, 275e mille jusqu'à 2 milles à l'ouest de la rivière Saskatchewan du sud..	144	770,000
Foley frères, Larson et compagnie, 2 milles à l'ouest de la rivière Saskatchewan du sud jusqu'à la rivière Saskatchewan du nord..	318	2,500,000
Compagnie Canadian White, rivière Saskatchewan du nord jusqu'à ½ mille à l'ouest.. ..	½	29,000
Foley, Welch et Stewart, 6 milles à l'est d'Edmonton jusqu'au ruisseau de Wolfe..	125½	1,200,000
Foley, Welch et Stewart, 100 milles à l'est de Prince-Rupert..	100	3,200,000
Total des milles de terrassement aux termes du contrat..	1,016	$9,869,400
Entrepreneurs des ponts en acier..		$ 1,463,400
Dépenses approximatives totales. ..		11,332,800

De Winnipeg à la rivière de la Bataille, les travaux de terrassement et de construction de ponts sont à peu près terminés, soit une distance de 675 milles. De la rivière à la Bataille jusqu'à Edmonton, les travaux de terrassement, etc., sur une distance d'à peu près 54 milles, sont terminés.

Les travaux de clôture, de pose de la voie, de ballastage, et d'installation de la ligne télégraphique sont exécutés par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à la journée ; il n'y

a de construits que 55 milles de clôture; la voie est posée à partir d'un point éloigné d'à peu près 30 milles de Winnipeg, sur une distance de 520 milles; la voie est à peu près ballastée sur un parcours de 160 milles, et il est établi 271 milles de ligne télégraphique.

On observera que ce rapport confirme assez bien la déclaration faite par moi, à plusieurs reprises, que les grandes compagnies ne font pas toujours exécuter leurs travaux à l'entreprise ; et les membres qui insistent sur l'adjudication d'entreprises par voie de concurrence, comme panacée à tous les maux en matière d'intérêt public ou privé, à mon avis sont dans l'erreur. Cette grande compagnie fait exécuter une forte partie de ses travaux à la journée.

L'hon. M. HAGGART. Il ne s'agit que du ballastage et de la pose de la voie.

L'hon. M. GRAHAM : De l'établissement de clôtures, de pose de la voie, de ballastage, et d'installation de lignes télégraphiques.

L'hon. M. HAGGART : Ces travaux sont toujours exécutés à la journée.

L'hon. M. GRAHAM : S'ils sont toujours exécutés à la journée, c'est qu'il y a de bonnes raisons d'en agir ainsi ; ma déclaration se trouve donc parfaitement confirmée. La longueur du chemin de fer transcontinental de Moncton à Winnipeg, est de 1,803.55 milles, si nous y comprenons le pont de Québec, de 1,804.66 milles. La longueur du pont de Québec est simplement ajoutée, comme indication de la longueur du parcours, car il ne fait pas partie à proprement parler de l'entreprise du chemin de fer transcontinental. Le coût estimatif des 1,803.55 milles de chemin de fer est fixé à $63,427 par milles, soit un total de $114,393,765.

M. R. L. BORDEN : Dans le premier état, la dépense par mille est estimée à $63,427, ce qui, j'imagine, est exact. Dans le second état, la dépense est parfois donnée comme étant de $63,437, ce qui doit être une erreur de rédaction.

L'hon. M. GRAHAM : A mon avis, le premier chiffre de $63,427 doit être le véritable. Dans mon exemplaire du document, on se sert du chiffre "2", dans un endroit, et du chiffre "3", dans un autre. Le chiffre estimatif de $63,427 ne tient pas compte de l'intérêt ni du prix des ateliers à Moncton, ni de l'embranchement reliant le pont de Québec aux installations terminales de Québec, bien qu'il comprenne le prix de la cour divisionnaire à l'extrémité nord du pont) ; ne tient pas compte des installations de tête de ligne à Winnipeg, ni des ateliers à l'est de Winnipeg. Quant aux installations terminales de Moncton, la somme de $97,000 s'y trouve comprise, pour une cour.

En ce qui regarde l'installation d'ateliers, on prévoit qu'un arrangement sera conclu pour l'utilisation en commun des nouveaux ateliers du chemin de fer intercolonial. Dans l'affirmative, la part du Transcontinental, dans le capital de premier établissement, sera estimée à $750,000, ou, à 4 p. 100 d'intérêt, $30,000 par année. Les installations de tête de ligne à Québec comprendront le prix d'établissement de la voie depuis le pont de Québec jusqu'au marché Champlain, à Québec, sur une distance de six milles, et des installations terminales au marché, du prix approximatif de $2,000,000.

On estime que les ateliers à l'est de Winnipeg entraîneront une dépense de $1,500,000. En ce qui regarde les installations de tête de ligne à Winnipeg, par convention du 1er mars 1907, confirmée par l'acte, chapitre 52 de cette année-là, et conclue entre la compagnie du Canadien du Nord, celle du Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement, il est fait des arrangements dont je vais parler dans un instant. Tous les terrains du chemin de fer Canadien du Nord, sur la rive de Winnipeg de la rivière Rouge, ainsi que les bâtiments, garnitures, améliorations, voies et installations, seront utilisés de concert par les compagnies du Canadien du Nord, du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental, sur un pied d'égalité, en ce qui regarde le trafic-voyageurs et le trafic-marchandises local. L'ingénieur en chef du chemin de fer transcontinental fournit les chiffres suivants comme indication de la superficie de ces terrains de tête de ligne : pour la cour, 76.46 acres ; pour le passage du chemin de fer de raccordement, 2.72 acres ; total, 79.18 acres.

Quant à la question de la date probable du parachèvement du chemin de fer entre Moncton et Winnipeg l'ingénieur en chef du chemin de fer transcontinental informe le département qu'à son avis, si les entreprises pour les parties restantes du chemin sont adjugées avant le milieu de septembre prochain, et le marché du travail reste à peu près ce qu'il est à présent, on n'éprouvera aucune difficulté à compléter la ligne avant le 1er décembre 1911.

Au risque d'ennuyer la Chambre, je vais lui soumettre un état des entreprises qui ont été adjugées sur la division de l'Est entre Winnipeg et Moncton. Le nombre de milles ainsi adjudgé est de 1,227.93, repartis comme il suit :

	Milles concédés.	Prix estimatif par mille.
De Moncton à près de Chipman	50.00	$ 41,995
A Chipman	8.55	83,570
De Chipman au croisement de l'Intercolonial	39.05	32,573
Du croisement de l'Intercolonial au 164e mille	66.40	45,341
Du 164e mille à Grand-Falls	31.80	110,172
De Grand-Falls à la frontière du Nouveau-Brunswick	60.88	51,130

	Miles concédés.	Prix estimatif par mille.
De la frontière du Nouveau-Brunswick à 150 milles à l'est du pont de Québec..	53.06	65,771
Du pont de Québec à 150 milles à l'est..	148.89	65,370
Pont de Québec (non compris dans l'estimation)..	1.11	65,370
Pont de Québec vers l'ouest..	196.33	104,589
Près de la rivière Harricanaw aller à la jonction avec le chemin de fer de Toronto au nord de l'Ontario..	150.00	46,842
De la jonction avec le chemin de fer de Toronto au nord de l'Ontario aller à 100 milles à l'ouest..	100.00	59,425
De 19 milles ½ à l'ouest de Mud-River à 75 milles vers l'est..	75.00	46,454
De la jonction du lac Supérieur jusqu'à la rive ouest de la rivière Rouge..	246.86	85,003

Le nombre de milles qu'il reste encore à donner à l'entreprise est de 576.73, à l'égard desquels il a été fait l'estimation suivante :

	Milles concédés.	Dépense estimative par mille.
De Weymontachene à près de la rivière Harricanaw..	221.68	58,058
De 100 milles à l'ouest de la jonction avec le chemin de fer Témiscamingue au nord de l'Ontario aller à l'extrémité ouest du district " D ".. ..	44.10	62,524
De l'extrémité ouest du district " D " vers l'ouest.. ..	162.50	37,000
De 19 milles ½ à l'ouest de Mud-River à l'extrémité ouest du district " E "..	20.41	33,480
District " E " jusqu'à la jonction du lac Supérieur..	128.04	55,943
Total..	576.73	

Dépense moyenne par mille, $63,427; pour 1,803.55 milles, total, $114,393,765.

Je pourrais ajouter que, sur cette section de l'Est, il se trouve 228 ponts, couvrant un peu plus de 10 milles, ce qui ajoute sensiblement aux frais de construction de ce chemin de fer, en comparaison d'un autre dans les conditions ordinaires.

M. R. L. BORDEN : La dépense imposée par les ponts est comprise dans cette estimation ?

L'hon. M. GRAHAM : Le prix des ponts est compris dans les chiffres que j'ai donnés ; mais je fais observer le grand nombre des ponts, qui contribuent à grossir les frais. Le total des sommes payées aux divers entrepreneurs sur la division de l'Est est indiqué ci-après :

1906-1907..	$ 3,160,954 11
1907-1908..	13,190,985 54
1908-1909..	2,591,750 73
Total..	$18,943,690 38

M. GRAHAM.

Afin de mettre la députation à même de comprendre quelque chose que je vais dire par la suite, je me permettrai de lire à la Chambre le texte d'un résumé de la convention relative aux installations de tête de ligne à Winnipeg. Il est conçu en ces termes :

Sommaire partiel des privilèges et obligations les plus importants aux termes du traité relatif aux installations terminales de Winnipeg, en date du 1er mars 1907, confirmé par acte de 1907, chapitre 52. (Annexe.)

Article 48.—Ce traité restera en vigueur durant 999 ans, à compter du 1er janvier 1907.

Article 3.—L'Etat, le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadien du Nord ont l'usage et la jouissance en commun des "installations terminales communes" qui sont définies par l'article 1, comme les terrains, immeubles, et installations ou moyens d'exploitation y compris les voies ordinaires et de transfèrement, et voies d'évitement, représentés sur un certain plan identifié; aussi tout terrain additionnel, immeubles et installations ou moyens d'exploitation supplémentaires acquis à l'avenir à titre d'annexe, y compris les gares à marchandises, entrepôts, remises à locomotives, réservoirs ou châteaux d'eau, plaques tournantes, garages à voitures de voyageurs et à wagons à marchandises, lignes télégraphiques et tous autres bâtiments construits, améliorations faites et moyens d'exploitation établis, tous meubles meublants matériel d'exploitation, locomotives et matériel fixe fournis à cet égard.

Article 12.—La valeur des terrains, à l'exclusion des bâtiments, aménagements, voies, et autres améliorations et installations est fixée à $2,625,000.

Article 13.—Sur cette somme, l'Etat et le Grand-Tronc-Pacifique paient, en proportions égales, la moitié de 4 p. 100, tant que le Grand-Tronc-Pacifique exploite la division de l'Est à titre de locataire; mais s'il cesse de l'exploiter à ce titre, alors l'Etat et le Grand-Tronc-Pacifique paient chacun un tiers de 4 p. 100.

Articles 5 et 13.—Pour les bâtiments, voies, cours, constructions et installations que font voir un certain plan identifié ou d'autres plans qui pourront y être substitués par accord entre les parties, l'Etat et le Grand-Tronc-Pacifique paient, en proportions égales, la moitié de 4½ p. 100 de la dépense, ou, si le Grand-Tronc-Pacifique cesse d'exploiter la division de l'Est, un tiers chacun.

Articles 8 et 13.—Pour bâtiments, améliorations ou moyens d'exploitation supplémentaires, dont la nécessité est reconnue par l'une et l'autre partie, ou déterminée par un arbitrage aux termes de l'article 38, l'Etat et le Grand-Tronc-Pacifique paient, en proportions égales, la moitié de 4½ p. 100 de la dépense, ou si le Grand-Tronc-Pacifique cesse d'exploiter la division de l'Est, alors chacun paie un tiers.

Articles 10 et 13.—Pour les voies et moyens d'exploitation supplémentaires qu'il sera nécessaire d'établir temporairement, en attendant le parachèvement de ceux visés dans l'article 5, l'Etat et le Grand-Tronc-Pacifique paient, en proportions égales, la moitié de 4½ p. 100 de la dépense; ou, si le Grand-Tronc-Pacifique cesse d'exploiter la division de l'Est, un tiers chacun.

Note. Article 49.—Pendant les sept premières années du bail de la division de l'Est au Grand-Tronc-Pacifique, l'indemnité payable sera entièrement à la charge de l'Etat, et pendant les quarante-trois années qui suivront, le Grand-Tronc-Pacifique remboursera annuellement à l'Etat, sous forme de loyer, le montant payable par lui au Canadien du Nord.

Articles 13 et 26.—L'Etat, s'il le désire, pourra devenir intéressé dans un hôtel-restaurant, et les dépenses et recettes de ce chef seront réparties.

Article 3.—Les installations terminales communes seront gérées par un conseil composé tant que le Grand-Tronc-Pacifique continuera d'exploiter la division de l'Est—d'un représentant du Canadien du Nord et d'un représentant du Grand-Tronc-Pacifique; mais s'il n'exploite pas ainsi, alors si un conseil est jugé nécessaire par les représentants du Canadien du Nord, d'un représentant du Grand-Tronc-Pacifique et d'un représentant de l'Etat. Les pouvoirs et devoirs du conseil sont définis dans les articles 15 et 16 et certains articles suivants. Ces pouvoirs et devoirs doivent être exercés "sans injuste préférence ni distinction". Chacun des représentants sera rémunéré par sa propre compagnie, mais les dépenses du conseil et de ses employés seront payées comme partie de l'exploitation des installations terminales.

Article 17.—Les dépenses mensuelles d'entretien, de réparation et d'exploitation des installations terminales, seront soldées par le Canadien du Nord et le Grand-Tronc-Pacifique, tant qu'il sera locataire de la division de l'Est, et par le Canadien du Nord, le Grand-Tronc-Pacifique et l'Etat (autrement "les compagnies"), en proportion du nombre de voitures et de locomotives sur leurs trains de voyageurs, respectivement, (les voitures vides entrant pour recevoir les voyageurs, ou sortant, après, avoir déposé leurs voyageurs, ne devant pas entrer en ligne de compte); la contribution minima du Grand-Tronc-Pacifique et de l'Etat réunis devant, pour les premiers cinq ans, égaler au moins 25 p. 100, et subséquemment au moins 40 p. 100 du chiffre de ces dépenses; et, quant aux marchandises, en proportion du nombre de tonnes de marchandises manipulées pour chacune de ces compagnies respectivement par le personnel des installations terminales. Les primes d'assurances seront soldées par les compagnies en proportions égales.

Article 49.—Les paiements à être faits par l'Etat "au Canadien du Nord ou autrement", aux termes du présent traité, ne sont pas compris dans les "frais d'exploitation" payables par, ou imputables au compte du Grand-Tronc-Pacifique, aux termes des articles 14 et 20 du traité du 29 juillet 1903, (confirmé à titre d'annexe à l'acte de 1903, chapitre 71), pour la location du Grand-Tronc-Pacifique de la division de l'Est entre Moncton et Winnipeg, lorsqu'il deviendra ainsi locataire. (Cet article 20 prescrivait que, pendant les premières sept années de la durée du bail, la compagnie exploiterait la division, sujette seulement au paiement des "frais d'exploitation".)

Relativement à l'indemnité payable par le Grand-Tronc-Pacifique et l'Etat "en proportions égales" au Canadien du Nord, pour les installations terminales communes (savoir la moitié de 4 p. 100 sur $2,625,000, et la moitié de 4½ p. 100 sur les bâtiments, voies et moyens d'exploitation, aux termes des articles 5, 8, 10 et 13 "a" et "b" l'article 49 prescrit ensuite, que préalablement à la prise à bail de la division de l'Est par le Grand-Tronc-Pacifique, cette indemnité sera payée aux commissaires du chemin de fer transcontinental et formera partie des "frais de construction" de la division du Nord, et, pour les premières sept années de la durée du bail, cette indemnité sera entièrement à la charge de l'Etat, le Grand-Tronc-Pacifique pour les quarante-trois années subséquentes, remboursant annuellement à l'Etat, sous forme de loyer, le montant de ladite indemnité.

Article 38.—Le règlement de contestations ou de différends par voie d'arbitrage est autorisé.

Article 49.—L'intérêt de l'Etat dans les installations terminales est déclaré partie intégrante de la division de l'Est.

Je signale ce paragraphe particulièrement, parce qu'il indique qu'il doit être fait une réduction sur le chiffre indiqué par l'honorable chef de la gauche comme indiquant la somme imputable au compte de la commission du chemin de fer transcontinental. La somme payée comme intérêt par le chemin de fer transcontinental est remboursée après coup par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN : Quand j'ai fait ce calcul j'ai fixé la capitalisation à $1,000,000. Le ministre fit observer dans le temps qu'il y aurait peut-être lieu de faire quelque déduction là-dessus. Est-il prêt à déclarer à combien exactement s'élèvera la somme payable par le Gouvernement en raison de ces installations terminales?

L'hon. M. GRAHAM : J'y viens à l'instant, car j'ai les chiffres en main. Pour le moment je fais l'examen des chiffres donnés par l'honorable membre. Je n'hésite pas à dire que je n'avais pas compris, comme on paraît l'avoir compris dans le pays, qu'à son avis l'établissement du chemin de Moncton à Winnipeg entraînerait une dépense de $250,000,000 ; mais, de quelque inexplicable manière, ses amis de la presse ont attribué à l'honorable membre dans tout le Canada une affirmation à cet effet. Je me reporte à un journal indépendant des partis et publié dans la ville d'Ottawa, et j'y relève cet entête renversant :

CHIFFRE RENVERSANT DU PRIX DE REVIENT DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

La partie de Moncton à Winnipeg, qui devait au dire des ministres coûter $51,000,000, va coûter au pays $250,000,000.

C'est là un entête de colonne relevé dans le "Journal" d'Ottawa, et la même chose a paru dans plusieurs autres feuilles. Je commencerai par signaler la fausseté d'une telle affirmation, afin que l'on sache que certains journaux, dans leur désir de critiquer le Gouvernement, ont fabriqué de toute pièce un chiffre de dépense beaucoup

plus élevé même que celui de l'estimation faite par le chef de la gauche. Ces déclarations, en justice pour tout le monde, doivent être réfutées. Il se passera quelque temps avant que les choses soient remises au point ; mais je vais m'efforcer de faire ma déclaration avec suffisamment de force pour qu'elle puisse rattraper l'autre en dépit de l'avance. Prenez les chiffres indiqués par l'honorable membre en vue de vous assurer du bien-fondé de cet en-tête ·

Prix de construction de Moncton à Winnipeg, $114,393,765.

Je ne conteste pas l'exactitude de ce chiffre. Puis il estime que, si l'on fixe à cinq ans la période de construction, l'intérêt sur les sommes engagées s'élèvera à $10,009,754.

Je n'ai rien non plus à redire à cela. Nous avons donc un total de $124,403,219. Je dois dire, cependant, que dans l'estimation du chiffre de la subvention à payer sur aucun chemin de fer, le Gouvernement ne permet jamais d'ajouter l'intérêt durant la construction au chiffre de la dépense. Nous prenons la construction du chemin sans l'intérêt, non pas comme question de loi mais comme question d'administration. Dans le marché conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique, cependant, l'intérêt sur le prix de construction doit être ajouté au chiffre de la dépense.

Puis, nous avons le chiffre de $26,124,676 représentant l'intérêt, sur la ligne de Moncton à Winnipeg, pour les sept années durant lesquelles le Grand-Tronc-Pacifique ne paiera aucun loyer. Mais à cet égard, je tiens à faire observer que le total de ces intérêts ne sera payable qu'en 1918 et que si nous fixons dès aujourd'hui ce chiffre tel qu'il sera dans dix ans, nous faisons le calcul de la manière la plus désavantageuse au point de vue du Gouvernement et du pays. Cependant, c'est là quelque chose de peu d'importance, et je ne ferai aucune déduction de ce chef, bien que, pour le moment, il n'y ait pas lieu d'imputer à sa pleine valeur nominale cette somme de $26,124,676, qui à intérêt simple, va prendre dix ans à s'accumuler.

M. R. L. BORDEN : Je reconnaîtrais toute la force de l'objection de l'honorable ministre, si j'avais ajouté l'intérêt annuellement, sur le loyer annuel dont nous allons être privé ; mais ce n'est pas ce que j'ai fait. Je n'ai pas inclus un seul dollar qui aurait pu être inclus comme intérêt composé. L'observation de l'honorable ministre aurait parfaitement sa raison d'être si j'avais ajouté l'intérêt sur ces sommes annuelles, mais je ne l'ai pas fait.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai examiné la question avec soin pendant que l'honorable membre parlait ; et bien qu'il ne s'agisse pas d'une forte somme, il reconnaîtra que l'intérêt sur un capital de $26,124,676, durant une telle période, représenterait un montant assez considérable. Puis l'honorable membre a ajouté l'item suivant à son calcul :

Aussi intérêt à 3 p. 100 pour les sept années additionnelles durant lesquelles il ne pourra être exigé de loyer à moins que les recettes ne soient suffisantes, $11,196,290.

Je ferai observer que si cette somme est payable, elle ne le sera pas avant 1911. Mais je ne m'arrêterai pas à cela ; je vais biffer entièrement cet item. Il y a lieu de le supprimer, à moins que nous ne soyons prêts à reconnaître que le Transcontinental, après les sept années pour lesquelles aucun loyer n'est exigible, ne sera pas en mesure de solder ses propres frais.

Si nous prenons cette attitude, il y a lieu de tenir compte de ce montant d'intérêt à 3 p. 100. Il est possible que je sois optimiste, mais je suis d'avis que les optimistes modérés sont la meilleure classe de gens pour le pays. Si nous consultons l'histoire du Dominion de ces années dernières, le développement rapide de notre pays de l'Ouest, les progrès qui s'affirment de toute part, nous reconnaîtrons que tout est à l'appui de ma prétention qui, à l'expiration de sept ans, le Grand-Tronc-Pacifique sera en mesure de solder ses propres frais et nous ne serons pas appelés à payer cet intérêt de 3 p. 100. Comme je discutais cette question avec un expert dans la construction des voies ferrées, il y a un petit nombre d'heures, il me fit cette observation : Si en aucun temps durant cette période, ou à la fin de cette période, le Grand-Tronc-Pacifique ne voulait plus de cet arrangement, vous trouveriez sans difficulté une ou deux compagnies de chemin de fer prêtes à se charger de l'entreprise. Il n'est donc que juste de biffer cet item de $11,196,290.

L'honorable membre a fait aussi entrer en ligne de compte le prix du pont de Québec. Or, le pont de Québec ne forme pas, et n'a jamais formé, partie du chemin de fer transcontinental, en ce qui regarde l'estimation de la dépense. La construction de ce pont a été projetée avant qu'il fût question du chemin de fer transcontinental. On a décidé qu'il y avait lieu de construire ce pont pour la convenance des autres chemins de fer ; et une fois construit, il sera utilisé, non seulement par le chemin de fer transcontinental, mais par tous les autres chemins de fer désireux de desservir Québec. Ce sera un anneau non seulement entre deux tronçons du Transcontinental, mais entre deux tronçons de tout chemin de fer circulant de l'est à l'ouest. S'il est vrai que le Transcontinental va l'utiliser, il n'en est pas moins vrai qu'il a été construit pour une toute autre fin, et qu'il aurait fallu le construire, même si nous n'avions jamais décidé de construire le Transcontinental. Il y a donc lieu de déduire de l'état de la dépense du Transcontinental ce montant de $14,422,238 que l'honorable membre y a inclus comme étant le prix du pont de Québec.

J'aborde maintenant un autre point à l'égard duquel mon opinion diffère de celle de l'honorable membre. Son état comprend l'item suivant :

Chiffre estimatif de notre part de la dépense relative aux installations terminales à Québec, Winnipeg et Moncton, et des ateliers à l'est de Winnipeg, $5,470,000.

Il est donc ajouté à cette somme, aux termes de la convention que j'ai dite mais aux termes de cette convention, une certaine part ou la contribution doit être payée par le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique pour les installations terminales dans la ville de Winnipeg, et je n'ai besoin de rien dire de plus pour établir que l'honorable membre n'aurait pas dû comprendre ce montant dans son bilan.

Je me permettrai d'indiquer le prix des installations terminales à Moncton en vue de signaler ce fait. Il a été porté au compte des instalaltions terminales de Moncton une somme de $97,000, mais cette somme est comprise dans le chiffre de la dépense par mille et dans la dépense totale de $114,393,765, de sorte qu'il n'y a pas lieu d'en tenir compte de nouveau.

Puis nous venons à l'item suivant, à l'égard duquel l'honorable membre ne s'est pas montré injuste ; mais je tiens à faire observer que s'il ne s'est pas montré injuste, s'il n'a rien dit ici de nature à induire le pays en erreur, sa prétention n'en est pas plus acceptable. Le chemin de fer intercolonial est à construire en ce moment à Moncton de grands ateliers et installations de tête de ligne qui vont coûter très cher. Le Grand-Tronc-Pacifique compte, et nous comptons, que le Transcontinental va utiliser ces installations terminales ; de sorte que si la somme de $750,000, directement imputable au Transcontinental peut être considérée comme capital d'autre part, tout honorable député concevra que, toute somme payée par le Transcontinental en raison de l'utilisation de ces installations de tête de ligne sera payée au chemin de fer intercolonial qui les construit, et que cet argent déboursé par le Transcontinental ou par le Gouvernement va retourner à l'Intercolonial et, peut-on dire, au Gouvernement, sous une autre forme. Le pays n'en sera donc pas plus pauvre d'un seul dollar.

L'hon. M. HAGGART : Mais l'honorable ministre reconnaît que, seulement en ce qui regarde Moncton, la contribution du chemin de fer transcontinental sera de $750,000.

L'hon. M. GRAHAM : Oui, je viens de le dire. Mais cette part, ou l'intérêt sur cette part, ne sera payé à personne autre que le chemin de fer intercolonial, lequel fait les frais de ces installations, et l'Intercolonial étant un chemin de fer de l'Etat, nous serons remboursés des sommes payées de ce chef.

M. R. L. BORDEN : Mais les installations terminales seront à Moncton, tout comme si elles ne faisaient pas partie du Transcontinental.

L'hon. M. GRAHAM : Les installations terminales et les ateliers à Moncton sont construits par l'Intercolonial, en d'autre termes, par le Gouvernement, pour la convenance du Transcontinental à cet endroit. Bien qu'on nous ait reproché de dépenser de fortes sommes à Moncton, nous l'avons toujours fait avec la pensée que ce serait autant que nous éviterions de dépenser pour le Transcontinental.

Maintenant, il nous faut retrancher le montant que l'honorable membre imputerait à Moncton. J'inclus $2,000,000 comme chiffre estimatif de la dépense pour les installations de tête de ligne à Québec. Enfin venons en à Winnipeg. Comme je l'ai fait observer, il n'y a pas lieu d'inclure un seul denier pour les installations terminales de Winnipeg, car il n'est pas un dollar des sommes que le Gouvernement va dépenser pour ces installations qui ne soit couvert par les termes de la convention dont j'ai donné lecture ; et qui, dès lors, ne soit compris dans les frais de construction ; et ce qui sera exigible, ce ne sera pas une somme capitalisée, comme les gros chiffres avancés par l'honorable membre tendraient à le faire croire, ce sera simplement l'intérêt sur l'intérêt que le Gouvernement a payé ; et cela pour les sept premières années.

M. R. L. BORDEN : Durant les sept premières années, le Gouvernement paiera $48,750 par année ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

M. R. L. BORDEN : Cette somme lui sera-t-elle jamais remboursée ?

L'hon. M. GRAHAM : Elle est toute entière imputée au compte des fonds de construction, et après sept ans elle sera remboursée.

M. R. L. BORDEN : A l'expiration des sept années le Gouvernement retire l'intérêt de l'argent, n'est-ce pas ?

L'hon. M. GRAHAM : Non, comme je l'ai dit auparavant tout ce qu'on devrait pouvoir nous imputer c'est l'intérêt de l'intérêt, car tout ce que nous paierons d'intérêt sera imputé en frais de construction, et à l'expiration de sept ans nous paierons l'intérêt sur l'intérêt ; mais après cela nos paiements cesseront.

M. R. L. BORDEN : Il doit y avoir malentendu. Le Gouvernement est responsable du paiement de $48,750 par année ; c'est ce que le Gouvernement va payer durant les premiers sept ans. Le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas responsable à cet égard. L'honorable ministre affirme que le Gouvernement sera remboursé de ces sept paie-

ments de $48,750 chacun ; ces sommes lui seront remboursées à l'expiration de sept ans. Il a prétendu qu'ils lui seront remboursés, en ce sens que le montant en sera porté au compte des frais de construction.

L'hon. M. GRAHAM : C'est bien cela.

M. R. L. BORDEN : Et par conséquent, à l'expiration des sept ans, il recevra l'intérêt sur cette somme, sous forme de loyer, au taux de 3 p. 100 par année. N'est-ce pas exact ?

L'hon. M. GRAHAM : Non, je ne le pense pas.

M. R. L. BORDEN : Alors qu'est-ce que c'est ?

L'hon. M. GRAHAM : Que l'honorable membre me permettre de lui lire le sommaire de la convention même, les derniers mots :

Et pour les dernières sept années de la durée du bail, cette compensation sera entièrement à la charge du Gouvernement. Le Grand-Tronc-Pacifique pour les 43 années suivantes, remboursant annuellement au Gouvernement sous forme de loyer le montant de ladite compensation.

M. R. L. BORDEN : C'est exactement ce que j'ai dit. Voici ce que cela signifie,—l'honorable ministre me permettra de l'interrompre, mais je tiens à ce qu'il me comprenne,—durant les premières sept années le Gouvernement paie cette somme annuelle de $48,750. Si j'ai bien compris l'honorable ministre a dit qu'ensuite cette somme sera ajoutée au compte des frais de construction. Mais le texte qu'il vient de lire ne paraît pas lui donner raison à cet égard, bien que cela puisse se trouver dans quelque autre stipulation. Puis, sept années durant, l'Etat continue de payer cette somme; et dans le cours des quarante-trois années qui restent, et à l'égard de ces quarante-trois versements annuels,le Grand-Tronc-Pacifiquelui en fait le remboursement. Mais il ne lui est rien remboursé des sept premiers paiements faits par le Gouvernement, si ce n'est, à ce que prétend l'honorable membre, l'intérêt en tant que partie des frais de construction. A ce dernier égard, je ne puis me prononcer.

L'hon.M. GRAHAM: L'honorable membre et moi nous n'envisageons pas la question sous le même jour, et il va nous falloir laisser la discussion où elle en est. Or, je prétends que c'est une somme très minime que le pays serait appelé à payer en raison des installations terminales de Winnipeg si même il est appelé à payer quelque chose ; aussi, ai-je retranché cette somme. Que l'honorable membre ait tort ou raison, ma conclusion n'en sera guère changée. Mais nous reconnaissons les $2,000,000 pour Québec, et les $1,500,000 pour les installations à l'Est de Winnipeg, et cela fait $3,500,000 au lieu de $5,470,000. Il est un autre item que l'honorable membre a compris dans son calcul, et c'est peut-être ce qui a induit les journaux eu erreur, l'intérêt à être payé par le Gouvernement sans recours sur la section des montagnes. Comme nous ne nous occupons aucunement de la section du Grand-Tronc-Pacifique, il y a lieu de retrancher cette somme de l'état dressé par l'honorable membre, ou de celui publié par les journaux, soit encore $11,304,300.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi l'honorable ministre retranche-t-il ce montant de la listes des sommes à payer ?

L'hon. M. GRAHAM: Parce que l'honorable membre ne l'a pas retranché, et que les journaux ont tiré la conclusion que,de Moncton à Winnipeg, la dépense pour le chemin de fer serait de $250,000,000. Je suis à débarrasser la section du Gouvernement, de Moncton à Winnipeg, des charges excessives, et à résoudre les difficultés dans lesquelles se sont mis les journaux par suite de la déclaration de l'honorable membre. Je tiens à mettre au point tout d'abord les chiffres relatifs à la section de Winnipeg à Moncton, car c'est là la partie que construit le Gouvernement.

Je constate que ces additions forment la somme de $38,892,828 disons $39,000,000, en chiffres ronds. Si j'ajoute à cette somme la garantie sur la section des montagnes et sur la section des prairies, $58,048,000, je constate que les journaux de l'honorable membre pour quelque raison, ont fait une légère erreur de $97,048,000 dans leurs calculs ; or, je le demande, est-il raisonnable de répandre de telles inexactitudes dans le pays, surtout lorsque j'étais tenu en honneur de n'y faire aucune réponse, de n'y opposer aucune rectification ? A mon avis, les journaux appuient l'honorable membre qui lui doivent des excuses. Il n'a pas fait cette déclaration, ce sont eux qui l'ont faite, et autant que je sache, personne n'a tenté de rectifier cette déclaration trompeuse, complètement, absolument fausse.

Je n'en ai pas tout à fait fini de la ligne reliant Moncton à Winnipeg. Prenez l'intérêt pendant les premières sept années. Je tiens à déclarer que, contrairement à ce qui a lieu à l'occasion de certains marchés conclus avec les compagnies de chemins de fer, si nous dépensons de l'argent sur cette entreprise, en retour nous en restons propriétaires ; en retour des sommes que nous dépensons, nous acquérons la propriété de 1,800 milles du meilleur chemin de fer transcontinental sur le continent américain, sans une seule exception. Des sommes considérables ont éeé attribuées à des chemins de fer ; nous, en ce Parlement, leur avons voté de fortes subventions. Mais le pays ne doit pas oublier que si, dans le cas actuel, nous dépensons, d'une part, des sommes considérables, d'autre part, nous retrouvons dans la propriété du chemin de fer la pleine va-

leur des sommes ainsi dépensées. Je n'hésite pas à dire au pays que le Dominion, en tout temps, pourra se débarrasser de cette partie du chemin de fer au prix coûtant. Le seul fardeau imposé au pays du fait de la construction de ce chemin de fer de Moncton à Winnipeg, c'est la somme des intérêts que le pays devra payer durant sept ans ; car après cela, c'est le Grand-Tronc-Pacifique qui paie l'intérêt, et le Canada n'est plus soumis à aucune obligation. Or, monsieur l'Orateur, si nous envisageons la question à ce point de vue, je tiens à signaler à la Chambre un état de choses très différent et de nature à intéresser le pays. Le fardeau dont le pays se trouve chargé, je le répète, c'est la somme d'intérêt qu'il lui faudra payer sur le capital engagé dans ce chemin de fer, soit l'intérêt durant les sept années de la durée du bail, après quoi le Grand-Tronc-Pacifique se charge directement du fardeau, et le Canada se trouve libéré.

L'intérêt pour les premières sept années s'élèvera à $26,124,676. Cela comprend l'intérêt durant la période de construction. L'intérêt sur les $3,500,000, chiffre de mon estimation pour les ateliers à l'est de Winnipeg et pour les installations terminales à Québec, s'élèverait à $735,000 pour cette période, soit un total de $26,859,676 d'intérêt qui s'accumulera durant les premiers sept ans du bail consenti en faveur du Grand-Tronc-Pacifique. Je n'hésite pas à déclarer que, tenant compte de certaines légères inexactitudes de détail qui ont pu se produire dans les calculs, d'une manière générale, tout le fardeau imposé au Dominion du Canada, en raison de 1,800 milles de chemin de fer, s'élève à $26,959,676 ; en d'autres termes si nous prenons l'excédent que nous avons eu l'année dernière dans nos finances, il ferait disparaître toute cette dette pour intérêt, dans l'espace d'à peu près un an et demi.

Je désire pousser un peu plus loin la conclusion de l'honorable membre, faire ce qu'il conseille, et, au lieu de laisser à notre charge ce capital de $26,859,676, supposer que nous emprunterons cette somme à 3 p. 100, proposition parfaitement réalisable. Dans ce cas, pour ces 1,800 milles de chemin de fer et les avantages que le Canada en retireraient, notre pays ne se verrait imposer qu'un fardeau de $805,570 par année, soit de moins de $1,000,000. De tels chiffres sont-ils pour nous effrayer. Je n'hésite pas à le déclarer, si le Gouvernement canadien avait à conclure encore une fois le même marché, ce serait manquer à notre devoir que de refuser de le conclure en vue de la construction de ce chemin de fer.

Je ne désire pas être injuste, et à la demande de l'honorable député je vais faire un examen de la division des montagnes. J'ai dit quelles étaient les charges du pays en ce qui regarde l'extrémité que le Gouvernement est tenu de construire : voyons maintenant ce qui en est pour la division des montagnes. J'ai confiance dans le Canada, et je me refuse à dire ou à reconnaître—les faits me donnent raison à cet égard —qu'il y a lieu de craindre que notre pays ne soit jamais appelé à payer un sou en raison de notre garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Le développement du Canada est tel aujourd'hui que le pays a raison de croire, et croit de fait, de même que tous les membres de la députation, que nous ne serons jamais appelés à payer un sou à cause de la garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Si le Canada doit aboutir à la banqueroute, si notre grand pays de l'Ouest n'a pas devant lui le bel avenir que nous prévoyons, si l'activité de la population n'est pas telle que nous la représentons au reste du monde, si notre développement ne se fait pas dans le sens que nous espérons tous, si notre patrimoine national n'a pas la valeur que nous lui attribuons, si les perspectives d'avenir que nous mettons sous les yeux de nos enfants en leur parlant du Canada n'ont pas de fondement, alors que les chiffres présentés par l'honorable membre soient considérés exacts. Mais si le Canada est bien le pays que nous pensons, si ses habitants ont les qualités que nous leur reconnaissons, si nous ne sommes qu'à l'aube de notre développement, et si nous prévoyons un plus grand développement et de nouveaux progrès dans les années à venir, alors il n'y a pas le moindre danger que notre pays soit appelé à payer un sou sur la garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique.

Un mot de la division des montagnes et de ce que nous avons à payer à son égard. Prenez la somme de $26,859,676 d'intérêt sur la section de l'Est et les installations terminales dont j'ai parlé ; ajoutez $11,304,300 d'intérêt sans recours que nous avons à payer durant les premières sept années de la durée du bail sur la section des montagnes, et nous avons un total de $38,263,976, pour les bienfaits que nous retirons d'une ligne directe reliant l'océan Pacifique à Moncton. Si je voulais raisonner d'une manière que l'honorable membre approuverait, j'en suis sûr, si, au lieu de supposer une dépense de $38,263,976, je supposais un emprunt de cette somme au taux de 3 p. 100, je constaterais qu'en vue de nous assurer ces grands avantages, notre pays n'aurait à payer que $1,144,919.28 par année.

M. LENNOX : Ce qui vaudrait mieux encore, ce serait d'emprunter en vue de payer l'intérêt sur cette somme, et après quelque temps nous n'aurions plus rien du tout à payer.

L'hon. M. GRAHAM : Si l'honorable membre discute cette question avec des administrateurs de chemin de fer, il constatera qu'ils font leurs calculs de la même manière que moi.

M. LENNOX : Plus ils empruntent, moins ils doivent ?

L'hon. M. GRAHAM : On voit bien que l'honorable membre n'a pas donné beaucoup de temps à l'étude de cette question. Je me suis efforcé de montrer quelles seront les charges du Canada en raison de la construction de ce chemin de fer. Je vais maintenant aborder la question de surcroît des dépenses entraînées par la construction de ce chemin de fer. Ce surcroît de dépense est dû principalement à deux causes : la hausse dans les prix de la main-d'œuvre et de la matière première, et en second lieu, l'exécution d'ouvrages d'une meilleure classe que ne le demandait la première estimation. Je vais lire à ce propos un passage d'une note que m'a communiquée sur le sujet l'ingénieur en chef de la commission du chemin de fer transcontinental. Il s'exprime ainsi :

La forte dépense apparente par mille provient de ce que jusqu'ici il n'a pas été construit de chemin de fer sur un pareil parcours à travers un pareil pays, et pourvu dès l'origine de pentes et de courbes douces comme celles que nous avons adoptées, savoir 0.4 p. 100 pieds dans la direction de l'ouest à l'est et de 0.6 par 100 pieds dans la direction de l'est à l'ouest, si ce n'est en deux endroits, et avec des courbes ne dépassant pas six degrés (955 pieds de rayon), et enfin de construction permanente. Je dois ajouter, en outre, qu'à très peu d'exceptions près, toutes les constructions sont d'un caractère permanent, les ponceaux étant en béton et les ponts en acier, avec piliers en béton.

Le passage suivant est très important, venant de l'ingénieur en chef :

Si nous nous étions contentés de pentes de 1 p. 100 dans aucune direction, de courbes de 10 p. 100 (573 pieds de rayon) et d'un grand nombre de constructions en bois, ce qui a été la pratique ordinaire jusqu'ici en pays semblable, la dépense se serait trouvée réduite de près d'un tiers, mais les frais d'exploitation et d'entretien se seraient trouvés augmentés dans d'énormes proportions.

J'ai une autre note émanant de l'ingénieur en chef de la division de l'Ouest, et qui donne certains renseignements quant au surcroît des dépenses. Voici comment il s'exprime :

On s'est demandé pourquoi l'estimation de la dépense entraînée par la construction du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, qui a été préparée en 1907, excède tellement le chiffre de l'estimation faite en 1903.

L'explication est facile. Les raisons sont de deux sortes : en premier lieu la hausse générale dans les prix de la main-d'œuvre et des matériaux ; et en second lieu, l'excellence des travaux sur la section de l'Est en comparaison de ce qu'on se proposait de faire en 1903.

Ce sont là les déclarations des deux ingénieurs en chef. Les salaires des journaliers et des ouvriers ont augmenté d'au moins 25 p. 100, les prix du bois, et des traverses ont augmenté de 35 p. 100.

M. BENNETT : Avait-on jamais songé que l'exécution des travaux serait commencée en 1903? N'avait-on pas prévu que les arpentages ne seraient complétés qu'au bout de deux ans et qu'en conséquence les travaux de construction ne pourraient être commencés que vers 1905 ?

L'hon. M. GRAHAM : Si l'on fait une estimation aujourd'hui il faut la faire dans les conditions d'aujourd'hui, et si les conditions changent, les chiffres varient nécessairement. L'entrepreneur qui fait à votre demande l'estimation des frais de construction d'une maison est hors d'état de vous dire quels seront ces frais si la construction est différée de deux ans. La dépense pourra être moindre, comme elle pourra être plus élevée. Il vous fait une estimation de la dépense aujourd'hui, et si vous retardez deux ans, vous courrez votre chance : la dépense pourra être plus forte ou pourra être moins forte.

Les salaires pour les journaliers et pour les ouvriers ont subi une hausse de 25 p. 100. Les prix du bois d'œuvre, du bois de charpente et des traverses ont subi une hausse d'au moins 35 p. 100 et les prix des rails d'acier ont augmenté de $25 à $35 par tonne brute, soit une avance de 40 p. 100; il peut se trouver d'autres matériaux, et il s'en trouve probablement, utilisés dans la construction des chemins de fer, dont les prix n'ont pas subi une hausse aussi forte; mais ceux indiqués ci-dessus sont les principaux et les plus coûteux.

L'estimation de 1903, était faite en vue d'un chemin, pourvu des pentes et des courbes les plus forts, et des courbes de 1,200 pieds de rayon seraient plus avantageuses que certaines courbes sur le chemin de fer intercolonial. Le fait est que l'estimation du prix de revient préparée en 1903 était pour un chemin ordinaire, comme on en construit ailleurs au Canada.

De plus les constructions sur la division de l'Est (de Moncton à Winnipeg) sont presque toutes en béton armé, d'une nature permanente et coûteuse, même aux endroits les plus inaccessibles de la voie, tandis qu'il est bien connu que sur les autres chemins de fer au Canada, ces constructions sont, pour la plupart, en bois, et c'est ce qu'on avait en vue dans l'estimation de 1903.

M. FOWLER : L'honorable ministre ignore-t-il que la principale raison donnée à cette époque, pour expliquer le coût élevé de ce chemin, c'est qu'il devait être bien supérieur à tous les autres. S'il ne le sait pas, je lui conseillerais de lire le discours de M. Charlton, qui était alors député de Norfolk-nord, et qui prononça le discours le plus important sur la question du Transcontinental national. Son principal argument était qu'il aurait moins de pente que tous les autres chemins de fer canadiens.

L'hon. M. GRAHAM : Je viens justement de faire observer que l'ingénieur mentionne ce fait, mais s'il n'y avait que cela, le chemin ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui. Il n'y a pas un autre chemin de fer dans cette partie du pays dont les pentes soient inférieures à un pour cent.

M. FOWLER : Si l'honorable ministre veut comparer le discours de l'honorable député de Charleton à l'état actuel du chemin de fer, tel qu'expliqué par l'ingénieur en chef, il constatera qu'il est loin d'atteindre le degré d'excellence que nous promettait M. Charlton.

M. J. T. SCHELL : Quand M. Charlton prononça ce discours, il parlait d'un chemin de fer comme celui que le Grand-Tronc-Pacifique construit actuellement, mais quand cette compagnie fit un arrangement avec le Gouvernement, une des conditions était que la voie serait égale à la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique. Il est inutile de rechercher quelles étaient les conventions, ou de demander ce que contient le marché qui a été conclu.

M. FOWLER : Qu'est-ce que cela a à faire avec la question ?

M. SCHELL : Tout.

M. FOWLER : L'honorable député veut-il me permettre...

Plusieurs DEPUTES : A l'ordre.

M. J. T. SCHELL : Il était entendu que le chemin serait égal à celui de la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique. Mais M. Charlton, dans son discours, parlait d'un chemin comme il n'en a jamais été construit au Canada. Il n'y a qu'une voie aux Etats-Unis dont les rampes ne dépassent pas un pour 100.

M. FOWLER : Le discours de M. Charlton fut prononcé avant la conclusion du marché.

M. CONMEE : Certainement, mais qu'est-ce que le discours de M. Charlton a à faire avec la qualité du chemin ? M. Charlton parlait simplement en faveur du projet.

L'hon. M. GRAHAM : Permettez-moi de continuer. Voici la fin du mémoire :

La conséquence, naturellement, sera d'augmenter considérablement les premiers frais de la construction, mais en définitive, la nature plus durable de ces constructions, compensera ce surcroît de dépenses.

Avec votre permission, je me hasarderai jusqu'à dire que je préfère m'en rapporter à l'opinion de deux ingénieurs qu'à celle de qui que ce soit, sur cette question du coût additionnel du chemin. Mon honorable ami (M. Fowler) voudrait me faire accepter un autre avis. Voudrait-il que le pays soit renseigné sur le coût du chemin par les titres sensationnels que les journaux mettent en tête des comptes rendus des discours des honorables membres de l'opposition.

M. FOWLER : Prenez le hansard.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami admet qu'une somme de $250,000,000...

M. FOWLER : Prenez le compte rendu officiel.

L'hon. M. GRAHAM : Je ne parlais pas des " Débats ' mais des journaux.

M. FOWLER : Je n'ai pas autant d'expérience que l'honorable ministre dans le journalisme, mais j'ai autant de confiance que lui dans les journaux.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai beaucoup de confiance dans les journaux, quand on ne les induit pas en erreur.

M. R. L. BORDEN : Je crois que l'honorable ministre a été injuste envers les journaux. Je ne vois pas d'écart de $97,000,000.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami prétend-il que ce compte rendu est exact ?

M. R. L. BORDEN : Le ministre dit qu'il y a un écart de $97,000,000, et je ne le trouve pas.

L'hon. M. GRAHAM : Ce n'est qu'une bagatelle de quelques millions.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas ce que je dis.

L'hon. M. GRAHAM : Je demande si ce titre est justifié par ce qu'a dit l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Est-il exact que l'honorable ministre a admis $114,393,765 pour la division de l'Est, $10,009.45 pour l'intérêt, $124,403,219 pour la division de l'Est quand tous les travaux seront complétés, $26,124,-676, pour sept ans d'intérêt et $11,196,290 pour trois autres années d'intérêt à 3 p. 100.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami ne me rend pas justice.

M. R. L. BORDEN : Je vous pose une question.

L'hon. M. GRAHAM : Rien de ce que ce journaliste a écrit ne justifiait l'emploi de pareils titres.

M. R. L. BORDEN : Je suis responsable de ce que je dis dans la Chambre, et non des titres des articles de journaux.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami a prétendu que j'ai été injuste envers les journaux.

M. R. L. BORDEN : Je le prétends encore.

L'hon. M. GRAHAM : C'est nature d'opinion. L'auteur de ces lignes n'a rien écrit qui justifiât emploi d'un pareil titre, car le compte rendu est passablement exact et les titres sont tout à fait inexacts. Si mon honorable ami veut consulter un ouvrage que je pourrais citer, il verra que le grand défaut des chemins de fer sur ce continent et ailleurs, c'est qu'ils ne sont pas bien construits, tout d'abord. Les terrassements sont faits et les rails sont posés, à un prix relativement minime, mais dix ou vingt ans après, il faut refaire le chemin.

La construction des chemins de fer du Canada a tellement été revolutionnée depuis

cinq ou six ans qu'on a vu des compagnies abandonner des milles et des milles de voie ferrée, pour obtenir des rampes plus douces et des courbes moins accentuées. Un des principaux chemins de fer des Etats-Unis, dit la "Railway Gazette" a aussi renoncé à 109 milles de chemin, qu'il reconstruit à neuf.

Les honorables députés d'Ontario n'ignorent pas qu'entre Montréal et Toronto le Grand-Tronc a abandonné des milles et des milles de l'ancienne ligne et a reconstruit une autre voie, en faisant l'acquisition de nouveaux droits de passage, pour éviter certaines courbes et certaines rampes trop raides, et j'apprends que cette compagnie se propose de reconstruire sa ligne de Scarborough-Heights à Toronto, en passant par le lac, pour éviter les rampes. Pourquoi ? Pour réduire le coût du transport, en permettant à une locomotive de trainer des convois plus long et plus lourds.

On me dit aussi que le Pacifique-Canadien depuis quelques années a dépensé une somme égale à son capital primitif pour reconstruire sa voie et améliorer les courbes et les pentes. On construit le Grand-Tronc-Pacifique de manière à ne pas avoir à faire ces dépenses considérables dans quelques années et comme le fait observer l'ingénieur, bien que le coût initial paraisse très élevé, l'excellente plate-forme, les pentes douces, les courbes peu prononcées, les constructions en béton armé, en feront, dès le début, un chemin d'un type que les plus importantes lignes américaines n'ont pas encore atteint et qu'elles ne pourront atteindre qu'après des années d'exploitations et aux frais de plusieurs millions.

Je veux faire bien comprendre ce que signifient ces perfectionnements dans la construction du chemin. Entre Winnipeg et Québec, cette voie est de 223 milles plus courte que toutes les autres, mais laissant de côté cette construction, prenons comme base cinq trains par jour, dans les deux directions. Avec des pentes de quatre dixièmes de 1 p. 100, pour le trafic à destination de l'Est, dix convois pourront transporter autant de marchandises que vingt convois sur un chemin de fer ordinaire. L'économie réalisée dans l'exploitation représentera une somme de $2,986,802 ; et cela fait plus que compenser toute augmentation dans le coût initial de la construction.

On dira peut-être que le Grand-Tronc-Pacifique sera seul à bénéficier de cette économie dans les frais d'exploitation. Cela est vrai, en partie, mais pourquoi construit-on un chemin de fer ? N'est-ce pas pour améliorer les moyens de transport ? Pourquoi travaillons-nous à améliorer nos moyens de transport ? Pour que nos produits puissent être transportés plus rapidement et plus économiquement du lieu de production au lieu de consommation. Dans ce cas, chaque jour gagné représente un bénéfice, chaque wagon et chaque tonne de produits en plus qu'un chemin de fer pourra transporter sans augmenter ses dépenses, représentent des prix plus rémunérateurs pour les produits transportés, à l'avantage des producteurs. A ce seul point de vue, de l'abaissement des frais d'exploitation, laissant de côté tous les autres avantages, nous retirerons des bénéfices infiniment supérieurs à tout ce que le pays pourrait dépenser pour la construction de ce chemin.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a-t-il un état des frais d'exploitation de cette ligne, en automne, en hiver et au printemps? On a prétendu que les frais seront très élevés, vu la rigueur des hivers et la difficulté des aprovisionnements, comme le charbon, par exemple.

L'hon. M. GRAHAM. Je ne me suis pas occupé de ces détails ; j'ai simplement établi la différence entre les frais d'exploitation d'un chemin de qualité supérieure et un chemin ordinaire.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre dit que les frais d'exploitation pour la circulation de cinq trains, seraient à peu près la moitié de ce que coûteraient dix trains sur une autre ligne. Ce calcul me paraît exagéré.

L'hon. M. GRAHAM : Il est à peu près exact. Quant à l'approvisionnement du charbon, la difficulté de s'en procurer serait la même avec un chemin de première qualité qu'avec un chemin de qualité inférieure, excepté que, sur un excellent chemin, les chargements pourraient être plus considérables. Il en serait de même pour les chutes de neige et autres accidents climatériques.

Un autre reproche c'est que les dépenses dépasseront les estimations. Si nos honorables amis de la gauche consultaient les principaux traités sur la construction des chemins de fer, ils verraient que pour tous les chemins de fer de ce continent, sans exception, le coût de la construction a excédé les estimations. On peut dire la même chose de l'Angleterre. Si mon honorable ami construit une maison, il verra qu'elle coûte plus cher que l'estimation. Si les plans avaient été préparés, il y a quatre ans, et si la maison avait été construite l'an dernier, elle aurait coûté le double du prix prévu.

M. R. L. BORDEN : Dans les exemples que cite l'honorable ministre nous n'avons pas des montagnes de renseignements.

L'hon. M. GRAHAM : Je crois cependant en avoir fourni une certaine quantité. Ce qui intéresse le Canada, ce n'est pas le coût estimatif du chemin, ni ce que quelqu'un a pu dire, mais de savoir si le pays retirera de grands avantages de la construction de cette ligne. Je me suis efforcé de

démontrer qu'il en retirera et j'ai confiance dans l'avenir du pays. Nous possédons déjà un chemin de fer transcontinental. Pendant qu'on le construisait quelques-uns prétendaient qu'il coûtait trop cher. Il a en effet coûté très cher, et cependant l'Etat n'en possède pas une seule partie. C'est un des chemins les mieux administrés du pays, je suis heureux de le reconnaître, et grâce au trafic du pays, il est devenu une entreprise profitable, à l'époque où ce trafic était comparativement peu important.

Mais le Canada est entré dans une nouvelle ère d'expansion qui ne fera que grandir d'année en année. Je suis convaincu que le transport des produits canadiens, des marchandises achetées avec ces produits, du trafic entre l'Europe et l'Orient, et le trafic des Etats-Unis avec l'Europe par voie du Canada nécessitera bientôt la construction d'un autre chemin de fer transcontinental.

On m'a reproché d'être optimiste sur cette question et de trop compter sur l'avenir. Les pessimistes n'ont jamais rien fait pour l'agrandissement de leur pays. Si ceux qui tiennent entre leurs mains les destinées d'un pays, comme les membres du Parlement n'ont pas confiance en l'avenir de ce pays, ils devraient quitter le pays, ou du moins sortir du Parlement. J'ai foi dans l'avenir du Canada ; je suis convaincu du triomphe définitif ; j'espère qu'un jour nous serons une nation sur ce continent et je fonde les plus grandes espérances sur les richesses de notre pays.

J'ai la conviction que jamais le Grand-Tronc-Pacifique ne demandera un sou à l'Etat sur les obligations qu'il a garanties, ni sur l'intérêt de 3 p. 100 sur le coût du chemin de fer, mais qu'au contraire le trafic se développera avec une telle intensité que dans quelques années nous serons obligés de voir à la construction d'une nouvelle voie ferrée entre l'Atlantique et le Pacifique.

J'aurais aimé dire quelques mots de nos routes navigables, mais je m'aperçois que j'ai déjà occupé trop longtemps l'attention de la Chambre. En terminant, je tiens à dire que l'argent que le Canada dépense pour le Transcontinental-National est placé à bon escient et que le chemin de 1800 milles, de Winnipeg à Moncton, sera la propriété de l'Etat. Si c'est l'intérêt du pays que nous cherchons, chaque dollar dépensé pour que nos produits soient mis sur le marché plus économiquement et en meilleur état est un dollar bien employé dont le pays bénéficiera au centuple.

J'espère que cette question sera discutée avec des vues larges et sera traitée comme il convient de traiter une entreprise nationale destinée à profiter à toutes les parties du pays.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

L'hon. M. GRAHAM : J'ai un mot à dire au sujet des installations de tête de ligne à Winnipeg. La question est peu importante, mais je tiens à être absolument exact et peut-être sauver du temps. J'ai donné ce matin mon interprétation du précis de la convention, mais depuis j'ai relu la convention elle-même et pour être juste envers mon honorable ami, je dois dire qu'il avait raison.

M. R. L. BORDEN Cette explication de l'honorable ministre est très franche et je l'en remercie, mais il est peut-être allé trop loin dans ses aveux. Je veux aussi être franc en relisant la convention concernant les installations de Winnipeg je me suis aperçu que j'aurais dû faire certaine déduction, mais pas aussi forte que celle qu'il a mentionnée. Si je n'ai pas fait cette déduction tout d'abord, c'est que j'ai été trompé par l'état déposé par le ministre lui-même. Je donnerai lecture de cet état et il verra combien il était facile de se tromper si toutefois je me suis trompé. Voici ce que dit l'état déposé :

En vertu du marché conclu le 1er mars 1907, entre le Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement, confirmé par une loi de cette même année, chapitre 52, la valeur des terrains du Nord-Canadien est fixée à $2,625,000, et sur cette somme le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement, en vertu de l'article 13 paieront à parts égales, la moitié de 4 p.c., ou $26,250 par année, chacun. Cela comprend le terrassement, le nivellement et le remblai, dans l'état où ils se trouvaient à la date du marché; mais ne comprend pas les bâtiments, aménagements, voies et autres améliorations et installations.

Pour ces installations (que le Nord-Canadien s'engage à fournir) le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement devront payer, à parts égales, la moitié de 4½ p.c. Le coût en est évalué par l'ingénieur en chef du Transcontinental à $2,000,000, ce qui portera à $22,500 la somme annuelle à payer par le Gouvernement, soit en tout, pour les installations de tête de ligne à Winnipeg, $48,750 par année.

Puisque je demandais ce renseignement expressément pour m'assurer du coût total du chemin, et puisque le ministre a déclaré subséquemment que le premier état qu'il avait déposé ne comprenait pas les installations de tête de ligne, il est évident que j'ai demandé le coût de ces installations pour faire le calcul du coût total du chemin entre Winnipeg et Moncton.

Il est dit dans cet état qu'il faut tenir compte d'une charge annuelle de $48,750, sans autre explication. Je crois que l'honorable ministre avait raison, jusqu'à un certain point, dans ce qu'il a dit l'autre jour et dans ce qu'il a répété ce matin. Je l'ai constaté en examinant la convention dont je donnerai lecture, et si cette condition de la convention m'avait été signalée plus tôt, j'en aurais tenu compte, dans mon premier discours :

Mais il est convenu entre le Grand-Tronc-Pacifique et l'Etat que, dans l'affermage de la division de l'Est, l'intérêt qu'aux termes du

présent traité l'Etat possède dans les installations terminales communes sera transféré au Grand-Tronc-Pacifique aux conditions suivantes :

a) Avant qu la division de l'Est soit affermée au Grand-Tronc-Pacifique, l'indemnité payable par l'Etat au Canadien du Nord aux termes des clauses 13 a) et b) sera payée par les commissaires et fera partie des frais de construction selon l'esprit et pour les fins dudit traité du 29 juillet 1903.

Il est évident que cette somme de $48,750, en tant qu'elle se rapporte à l'affermage du chemin au Grand-Tronc-Pacifique, et qu'elle est payée pour cette fin, jusqu'à la date de la signature de l'affermage, elle doit être ajoutée au coût de la construction. Je ne sais pas ce que cela représentera. Nous ne pouvons que faire des conjectures. Mais l'alinéa 6 du même paragraphe dit :

b) Pendant les sept premières années du bail, ladite indemnité payable par l'Etat ne sera pas portée au compte du capital ou des frais de construction, ni ne sera autrement dans le cas d'être portée en compte contre le Grand-Tronc-Pacifique, mais sera supportée en entier par l'Etat.

Pendant les sept premières années le Gouvernement devra payer $48,750 annuellement, et sans recours aucun, comme le prouve l'alinéa que je viens de citer, et cela représente $341,250. L'alinéa c) concerne les quarante-trois années pendant lesquelles le Grand-Tronc-Pacifique devra payer le loyer, mais pendant trois de ces années, il peut éviter de payer ce loyer en tout ou en partie, puisqu'il ne sera tenu de payer que dans la proportion de ses recettes nettes, à l'égard de l'ensemble de ce loyer pendant trois ans. Je donnerai dans un instant, mes estimations sur ce point.

Pour le moment, il suffit d'établir que cette somme, le Gouvernement aura à la payer, sans recours, jusqu'à ce que le bail soit signé, puis pendant sept ans après la signature du bail, et peut-être aussi, pendant trois autres années, si les recettes ne sont pas satisfaisantes.

Puis, à l'expiration du bail de cinquante ans, si le Gouvernement juge à propos d'exploiter le chemin ou de le louer à une autre compagnie, il faudra que quelqu'un se charge de cette obligation de $48,750 par année, provenant des installations terminales de Winnipeg. C'est une somme que le Gouvernement, aux termes de ce traité, devra payer tant que la ligne fera usage de ces installations aux conditions contenues dans cette convention.

L'honorable ministre a protesté assez chaleureusement contre certains titres qui ont paru dans les journaux, tout en ayant la franchise de reconnaître que je n'en pouvais pas être tenu responsable. J'ignore si, au cours de sa carrière de journaliste, il a toujours fidèlement observé la règle qu'il vient de poser pour ses confrères qu'il croit en faute, mais s'il veut que je lui signale un cas où son indignation et sa réprobation auront matière à s'exercer, il n'a qu'à prendre la brochure que voici et qui porte ce titre en caractères très voyants :

Un chemin de fer transcontinental pour $13,000,000.

Je lui signalerai encore que dans cette même brochure, un contre-projet que j'avais soumis à l'encontre du projet du Gouvernement, est donné comme devant coûter au pays $266,000,000, sans qu'il soit tenu compte, en aucune manière, des déductions et des considérations qui, de l'aveu même du ministre sont de nature à modifier les calculs.

Mon honorable ami est probablement trop occupé pour se tenir au courant de ce genre de littérature, mais s'il veut lire et méditer cette brochure, je suis certain qu'à l'ouverture de la prochaine session nous aurons de lui une protestation encore plus vigoureuse que celle de ce matin contre l'abus des titres et les fausses représentations.

L'honorable ministre dit qu'il n'a pas répondu immédiatement à mon discours de l'autre jour parce que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) lui avait demandé de réserver la discussion de cette question, pour un autre jour. Mon honorable ami a certainement fait preuve de courtoisie en me permettant de prendre la parole ce jour-là. Le moment me convenait parfaitement, vu que la session touche à sa fin et que je ne voulais pas retarder les travaux de la Chambre, mais j'ai compris qu'il ne répondait pas immédiatement parce qu'il n'y était pas préparé.

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai pas dit que je n'étais pas préparé, mais après cette entente avec l'honorable député de Toronto, j'ai relégué tous mes documents à l'écart pour m'occuper d'autre chose. Sans cet arrangement avec l'honorable député de Toronto-nord, j'aurais été prêt à répondre immédiatement.

M. R. L. BORDEN : Pour ma part, j'aurais volontiers dégagé l'honorable ministre de sa promesse, car je comprends qu'il n'aurait pas été juste de prendre la parole et de le contraindre au silence. Je ne supposais pas que je parlais dans de semblables circonstances, et si j'en avais été averti, j'aurais certainement attendu ; je l'ai même proposé.

L'hon. M. GRAHAM : Je ne reproche rien à mon honorable ami et je ne me plains pas. Il n'a pas abusé de sa position et ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

M. R. L. BORDEN : J'ai parlé du peu de renseignements fournis par le rapport de la commission du Transcontinental-National. J'ai souvent causé des ennuis à l'honorable ministre, au cours de la session, en demandant des renseignements, des états ou des rapports, concernant le coût du chemin entre Winnipeg et Moncton et les obligations du pays, relativement à la garantie des obligations pour la division des montagnes. Le rapport de la commission du Transcontinen-

tal-National devrait contenir tous ces renseignements, du moins en ce qui concerne la division de l'Est.

Que font ces commissaires et quelles sont leurs fonctions? Sont-ils tellement occupés qu'ils ne peuvent pas tenir le pays renseigné, d'année en année, sur la nature des obligations assumées par l'Etat pour la construction de ce chemin?

Tout le temps que la Chambre et le département des Chemins de fer ont consacré à obtenir ces renseignements aurait été épargné s'ils avaient été fournis par le rapport des commissaires, au commencement ou au cours de chaque session. J'espère qu'à l'avenir ce rapport sera plus digne de ce que l'on peut attendre d'une institution aussi importante et qu'on ne se bornera pas à soumettre deux ou trois rapports d'ingénieurs et celui de l'ingénieur en chef, mais qu'il fournira tous ces détails importants dont j'ai parlé et qu'il sera déposé le plus tôt possible après l'ouverture de la session.

Je n'ai rien à dire contre la manière dont il a plu à l'honorable ministre de répondre à mon exposition de l'autre jour. Il a repassé un par un les articles de l'état que j'avais préparé, admettant les uns et rejetant les autres. Les articles qu'il admet et qu'il rejette sont les suivants :

Articles admis par le ministre des Chemins de fer et des Canaux.	
Construction du chemin de Moncton à Winnipeg, 1,803:55 milles, au coût estimatif de $63,427 par mille..	$114,393,765
En accordant cinq ans pour la construction, nous aurons une moyenne de deux ans et demi d'intérêt simple à 3½ p. 100 par année, pendant la construction, ou $4,003,-781.67, par année, pendant deux ans et demi..	10,009,454
A cela il faut ajouter sept ans d'intérêt simple à 3 p. 100, après l'exécution complète des travaux, pendant lesquels, le Grand-Tronc-Pacifique ne paie pas de loyer.. ..	26,124,676
Coût estimatif de notre contribution aux installations terminales à Québec, Winnipeg et Moncton et ateliers à l'est de Winnipeg..	4,591,250
	155,118,745
Intérêt sur les obligations pour la division des Montagnes, sans recours pendant 7 ans, à 3½ p. 100.	11,304,250
	$166,423,045
Item rejetés par l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux.	
Pour les intallations terminales de Winnipeg..	878,750
Le pont de Québec..	14,422,238
L'intérêt à 3 p. 100, pendant trois autres années, pendant lesquelles le Grand-Tronc-Pacifique ne paie pas de loyer, si les recettes ne sont pas suffisantes sur la division de l'Est..	11,196,290
	$26,497,278

Je pourrais discuter certaines prétentions du ministre, au sujet des installations terminales, mais le coût total du chemin est si considérable et si extraordinaire, que tout ce que je pourrais dire semblerait insignifiant ; je laisse ces détails de côté, à cette phase de la session, du moins, et je consens à accepter sa manière de voir sur la situation. Je reprends les trois articles qu'il n'admet pas.

Comme intérêt je ne prends que les $48,-750 par année, au sujet desquels il ne peut y avoir de discussion. Cela seul donne une somme de $4,591,250 et en faisant ce calcul j'accepte toutes les prétentions du ministre au sujet des installations terminales.

En ce qui concerne Moncton, personne ne voudra prétendre que ces immenses ateliers et ces installations considérables seraient construits à cet endroit, si nous ne devions pas avoir le Grand-Tronc-Pacifique. Les articles de mon état admis par le ministre s'élèvent à la somme de $166,423,045.

L'hon. M. GRAHAM : Je désire faire une observation. Cette somme comprend la division des montagnes et ne donne pas le coût réel de la construction entre Winnipeg et Moncton.

M. R. L. BORDEN: Pour éviter tout malentendu, je reprends mon exposition. Les articles admis par le ministre, comme représentant le coût de la construction entre Winnipeg et Moncton s'élèvent à $155,118,745. L'honorable ministre prétend, et avec raison, qu'en estimant le coût de cette partie du chemin, il ne faut pas tenir compte de l'intérêt sur la division des montagnes, parce que cette partie de la ligne n'appartient pas à l'Etat et est régie par des stipulations différentes.

Mais ce que je cherche à établir dans le moment, c'est le total des paiements en espèce que le pays devra faire pour assurer la construction du chemin, non seulement entre Moncton et Winnipeg, mais, pour toute la ligne depuis Moncton jusqu'à l'océan Pacifique, et cela comprend nécessairement l'intérêt de $11,304,205 sur les obligations pour la division des montagnes et cela donne une somme totale de $166,423,-045, admise par le ministre lui-même.

J'arrive maintenant aux articles de mon estimation que le ministre n'admet pas. Le premier qu'il rejette est celui de $878,750, pour les installations terminales de Winnipeg. Sur ce point j'ai été trompé par l'état déposé par le ministre en réponse à une demande de renseignements que j'avais faite concernant le coût de ces installations. D'ailleurs, je suis prêt à admettre cette déduction qui est relativement insignifiante. Elle serait encore moindre, beaucoup moindre, si je faisais entrer en compte les paiements pendant la construction et après l'expiration du bail du Grand-Tronc-Pacifique.

Passons maintenant au pont de Québec. L'honorable ministre met cet article entièrement de côté. S'il était possible de se débarrasser de ses obligations par un simple trait de plume, le procédé serait vraiment commode. Mais je ne vois pas que le pays soit libéré de ses dettes par une simple déclaration du ministre des Chemins de fer et des Canaux. Nous avons déjà garanti les obligations de la compagnie du pont de Québec, pour plus de $6,000,000 et nous n'avons comme compensation que les ruines de ce pont, après sa construction partielle. Suppose-t-on qu'un geste du ministre puisse effacer la garantie que nous avons donnée? Si par le même procédé, le ministre pouvait nous libérer de toute notre dette publique, dans quelle belle situation financière ne serions-nous pas. L'honorable ministre me permettra de lui dire qu'il sera probablement obligé de trouver bientôt un moyen aussi radical, si le Gouvernement persiste dans la voie dans laquelle il s'est engagé depuis cinq ou six ans.

Quelle est la véritable situation à l'égard du pont de Québec? Il est vrai que la construction de ce pont n'a pas été commencée comme une partie du Transcontinental-National. Mais il est également vrai qu'à maintes et maintes reprises il a été admis et reconnu qu'une partie au moins du prix de ce pont devait entrer en ligne de compte dans l'estimation du coût du Transcontinental-National. Je n'ai pas les documents sous la main, mais c'est l'attitude qui a été prise par les ministres au cours des longs débats de 1903 et 1904. La construction d'un pont sur le Saint-Laurent est aussi essentielle à l'exploitation effective d'une ligne transcontinentale qu'une section quelconque de cinq ou dix milles entre Winnipeg et Moncton. Comment fera-t-on circuler les trains sur un pont sur le Saint-Laurent pour relier les deux tronçons de la division de l'Est? Tout le pont de Québec gît au fond du fleuve, sauf les piles et une partie de la superstructure. Nous avons garanti les obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de $6,000,000, et nous sommes dans la nécessité de finir ce pont dans le plus bref délai possible.

J'ai demandé au Gouvernement des renseignements ou des données pour baser une estimation au coût probable de la reconstruction de ce pont et les rapports qui ont été déposés disent que le Gouvernement ne possède aucun renseignement sur cette importante question. Mais l'honorable ministre des Chemins de fer n'a pas critiqué mon estimation de $9,000,000 et j'en conclus qu'il l'admet comme exacte. J'ai dit qu'en ajoutant $9,000,000 à ce qui a déjà été dépensé pour ce pont, il faudra une somme totale de $14,422,238, pour le finir et peu m'importe si la somme entière ou une partie seulement doit être mise au compte du Transcontinental-National. Le point important c'est que c'est le pays qui devra fournir la somme entière.

Donc, puisque ce point est une partie essentielle au Transcontinental-National, il faut en tenir compte dans l'estimation des obligations que la construction de ce chemin impose au pays. J'espère que je me fais bien comprendre. Je ne crois pas que personne puisse prétendre que ce n'est pas une exposition franche et impartiale de la situation dans laquelle se trouve le Gouvernement.

Il ne reste plus qu'un article que l'honorable ministre n'admet pas et qu'il critique, et c'est celui de $11,196,290. Cette somme représente l'intérêt à 3 p. 100, pendant les trois années que le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas tenu de payer le loyer si les recettes du chemin ne sont pas suffisantes. Mon honorable ami rejette cette obligation, sous prétexte qu'il est optimiste. En disant qu'il est possible et même fort probable que l'Etat ne touchera rien de cette somme, j'espère que je ne m'expose pas à passer pour un pessimiste aux yeux des membres de cette Chambre. Sur ce point j'ai consulté des gens qui sont autant et plus qualifiés que qui que ce soit parmi nous, pour se prononcer sur cette question.

D'après les renseignements que j'ai pu me procurer, je considère comme très improbable que les recettes nettes du Grand-Tronc-Pacifique, pendant ces trois années soient suffisantes pour assurer le paiement du loyer.

Laissons de côté les difficultés d'exploitation de ce chemin durant les mois d'hiver. Mais ne perdons pas de vue que durant ces trois année, il y aura très peu de trafic local sur cette ligne. J'ignore jusqu'à quel point ces rumeurs sont fondées, mais j'ai entendu dire que certaines personnes intéressées dans le Grand-Tronc-Pacifique ont fait faire une enquête sur la possibilité d'un trafic local et sur les conditions du pays traversé par ce chemin entre Winnipeg et Moncton, et les conclusions auxquelles elles se sont arrêtées sur le trafic de ce chemin pendant les dix ou vingt premières années, sont infiniment plus pessimistes, si je puis me servir de cette expression que celles que j'ai pu exprimer aujourd'hui.

C'est une belle chose d'être optimiste, mais n'oublions pas que l'optimiste d'aujourd'hui ne paiera pas les dettes de demain. Une déclaration de ministre dans la Chambre et un grand geste ne changent rien à la nature des choses et ne font pas disparaître les difficultés que présentera certainement l'exploitation de ce chemin pendant les sept ou dix premières années.

J'espère que ces difficultés finiront par être moins considérables que ne le prévoient certaines personnes qui ont étudié les conditions, et je serais enchanté si les espérances optimistes de mon honorable ami se réalisaient. Le ministre a assurément droit à

ses opinions sur la question. C'est une question dont la solution de circonstances futures que personne dans cette Chambre ne peut prédire avec un degré quelconque de certitude.

L'honorable ministre croit donc, de bonne foi, pouvoir éliminer cette dépense que je calculais comme probable, et l'avenir seul dira qui de nous deux avait raison.

Je crois que ce sont les seules critiques du ministre. Permettez-moi d'ajouter que dans l'estimation que j'ai préparée, je n'ai pas tenu compte de la construction des lignes télégraphiques. Dans le moment, je ne me rappelle pas si elles sont comprises dans l'estimation soumise par l'honorable ministre. Peut-il me renseigner sur ce point ?

L'hon. M. GRAHAM : Je crois me rappeler qu'elles sont comprises.

M. R. L. BORDEN : Je ne me souviens pas de les avoir mentionnées, mais mon honorable ami croit qu'elles sont comprises. Je n'ai pas tenu compte de l'intérêt sur le coût des installations terminales ni des dépenses nécessaires qu'il faut toujours faire dans l'exploitation d'une nouvelle ligne et qui seront à la charge du Gouvernement, si j'interprète bien le marché. Le ministre ne nous a pas dit et j'aimerais à savoir si son estimation de $63,427 par mille, comme coût de la construction est basée sur les estimations originales soumises au Gouvernement en 1903-1904, ou sur de récentes estimations et de nouveaux renseignements actuellement en la possession des ingénieurs.

L'hon. M. GRAHAM : Ces estimations sont basées sur les marchés conclus avec les entrepreneurs, pour les parties du chemin dont les travaux sont concédés et pour les autres parties, qui ne sont pas considérables, nous avons pris les estimations actuelles des ingénieurs.

M. R. L. BORDEN : Dans tous les cas ce sont des estimations récentes.

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

M. R. L. BORDEN : On ne s'en rapporte plus aux anciennes. Mon honorable ami a parlé d'une somme de $97,000 pour les installations terminales dont je n'ai pas tenu compte pour les raisons qu'il a données. Il dit aussi que l'augmentation considérable dans le coût de la construction est due à la nature du chemin. Il se rappelle qu'il est dit dans la convention que ce chemin sera du type du chemin de fer Grand-Tronc entre Montréal et Toronto. Est-ce bien cela ?

L'hon. M. GRAHAM : C'est ce que dit la convention.

M. R. L. BORDEN. Alors, je me permettrai de rappeler ce que disait à ce sujet en 1903, un membre de cette Chambre auquel avait été assigné le rôle de donner la réplique à l'honorable A. G. Blair. Il était évident qu'il s'était entendu avec les ministres et qu'il parlait au nom du Gouvernement, bien qu'il n'en fît pas partie. C'est lui qui prononça le principal discours en faveur du projet ministériel, quant au coût du chemin.

M. Charlton, auquel je fais allusion, a parlé ainsi, page 8731 du hansard de 1903 :

En construisant de Winnipeg à Québec un chemin de fer de 1,400 milles de longueur et en réduisant les pentes à 4|10 p. 100, en posant des rails de 90 livres, en construisant des ponts capables de supporter les locomotives et les convois les plus lourds, chaque wagon portant une charge de 50 tonnes, nous pourrons, à mon avis, transporter du grain de Winnipeg à Québec, à raison de 12 cents par boisseau et peut-être moins.

D'après la déclaration de mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, je ne crois pas que la nature de la voie soit aujourd'hui supérieure à ce qu'elle était prévue dans les données que je viens précisément d'extraire du discours de M. Charlton prononcé à la Chambre le 11 août 1903. Il disait en continuant et en traitant du coût de la voie, page 8733 :

Je ne crois pas que ce chemin coûte plus de $30,000 par mille, de Moncton à la bifurcation de la Chaudière, et je doute fort qu'il coûte plus de $30,000 par mille, ou même qu'il coûte autant de Québec à Winnipeg.

L'honorable député était très éloigné du but en faisant cette déclaration. A la page 8744, il dit de nouveau :

Comme je l'ai fait remarquer hier soir, si l'on veut que cette partie du chemin de fer entre Québec et Winnipeg soit en état d'atteindre le but pour lequel elle est construit, il faut que ce soit un chemin de fer de qualité supérieure. Ses rampes ne doivent pas dépasser 1 p. 100 et elles doivent être de 4|10 p. 100 dans la direction de l'est ou de 21 pieds au mille. Ce chemin doit être pourvu de rails de 90 livres, de ponts capables de supporter le maériel roulant le plus pesant en usage et même avoir une force additionnelle pour répondre à une augmentation dans la pesanteur de ce matériel; ses locomotives devront peser au moins 100 tonnes sans leur tender et ses wagons avoir une capacité de 50 tonnes. Il devra être muni de ponts capables de supporter le poids de wagons ayant une capacité de transport de 50 p. 100 plus considérable que celle qui est requise à l'heure actuelle, et des locomotives d'une pesanteur proportionnelle.

A la page 8745, il fait comprendre au Gouvernement la nécessité absolue d'obtenir la construction d'une voie de cette nature et à la page 8762, il dit encore :

Puis, il y a une disposition, dans l'intérêt public, réglant que le type du chemin, à l'ouest de Winnipeg, sera égal au type du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto. C'est là un type de beaucoup supérieur à celui de n'importe quel chemin que l'Ouest possède actuellement.

Le réseau Mackenzie et Mann a des rails de 60 livres. Le Grand-Tronc entre Toronto et Montréal a des rails de 80 livres et, dans

certaines sections, des rails de 90 livres. C'est un chemin de premier ordre, avec les meilleurs ponts et des rampes à faible inclinaison. Et si cette disposition de la convention est mise à exécution et si le Grand-Tronc construit dans l'Ouest un chemin qui ne soit pas inférieur à sa ligne entre Montréal et Toronto, il construira un chemin de fer qui sera de 30 ou 40 p. 100 supérieur à n'importe quel chemin de la région de l'Ouest.

Il me semble parfaitement évident que M. Charlton, parlant en faveur du Gouvernement, considérait que la voie type du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto était absolument égale, sinon tout à fait égale, au type de la voie qu'il décrivait dans le premier extrait que j'ai lu à la Chambre. Il est impossible d'arriver à la conclusion présentée par mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer, que la différence entre $52,000,000 ou $53,000,000 donnée comme évaluation par le ministre des Finances et par M. Charlton pour la construction de ces 1,800 milles de voie et la somme de $114,500,000 reconnue actuellement par le Gouvernement comme le coût, soit due au fait que la nature de la voie a été grandement améliorée. Le ministre des Chemins de fer ou un membre quelconque du Gouvernement prétend-il un instant que le type de la voie entre Winnipeg et Moncton est tellement supérieur au type du Grand-Tronc entre Toronto et Montréal qu'il faille compter pour l'excédent de supériorité, $61,000,000, ce qui porte le coût de la voie à plus du double de l'évaluation primitive du projet de construction ? Cette déclaration n'a qu'à être faite pour qu'on en tire cette déduction.

Il peut y avoir peut-être une différence de quelques millions, mais quand on vient dire sérieusement à la Chambre que la qualité supérieure du Transcontinental, comparée à la ligne du Grand-Tronc entre Toronto et Montréal, est évaluée à $61,000,000, vous obligez notre crédulité à faire un effort qui ne peut pas durer. Je ne crois pas que le Grand-Tronc admettrait une déclaration de ce genre.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député conviendra que je n'ai fait aucune déclaration de cette nature.

M. R. L. BORDEN : Si l'honorable ministre n'a pas dit cela, alors nous sommes absolument d'accord qu'il serait absurde de présenter une raison semblable pour faire entrer en ligne de compte l'augmentation du coût de la voie de $61,000,000, et alors, cet excès dans le coût porté à $61,000,000 doit être compté d'une autre manière. Le public du Canada est profondément intéressé à connaître les raisons de cette augmentation. Dans un débat récent on a bien pu en faire connaître déjà quelques-uns et nous pourrions en entendre davantage sur ce point dans l'avenir.

Le ministre des Chemins de fer a terminé son discours par une éloquente péroraison au cours de laquelle il se donne comme un optimiste et déplore le pessimisme. Je ne crois pas, pour moi, qu'il y ait des pessimistes aujourd'hui dans ce pays. Il pouvait y en avoir au Canada il y a vingt ans. Le ministre des Chemins de fer n'était pas parmi eux ; peut-être ne pensait-il pas comme son parti dans ces jours lointains. Mais, sans doute, il n'a pas oublié les lamentations plaintives qui étaient poussées par les honorables députés avec lesquels il est maintenant associé dans le cabinet, quand on a proposé de construire à travers le Canada le premier chemin de fer transcontinental. Eh quoi ! le bruit de ces lamentations a été entendu même dans ces récentes années, bien qu'il ait cessé maintenant.

L'hon. M. GRAHAM : Nous avons pu être convertis tous les deux depuis lors.

M. R. L. BORDEN : Dans cette saison chaude, cela vous donnait une impression de fraîcheur d'entendre le ministre des Chemins de fer déplorer le pessimisme et sans doute il craignait quelque recrudescence du pessimisme libéral d'il y a vingt ans ou plus et il pensait, avec son éloquence, l'arrêter au moment où il pouvait poindre. Quant à nous, membres de l'opposition, nous avons une foi profonde et une confiance inaltérable dans les ressources du Canada et dans sa future prospérité matérielle. Mais cette confiance n'est pas absolument incompatible avec la protection des intérêts publics et avec le principe que nous devrions avoir une idée claire du coût final de cette grande entreprise avant de nous y lancer sans attention. C'est là la vraie doctrine de la science du gouvernement, ce n'est pas du pessimisme. Nous avons confiance qu'il pourra découler de la construction du Transcontinental des bénéfices appréciables pour notre pays. Lorsque le premier ministre a développé son plan devant la Chambre, on nous a dit que nous avions des montagnes d'informations au sujet de cette ligne, mais aujourd'hui même, la montagne d'informations au sujet du coût final de la ligne s'est changé en une simple taupinière. Aujourd'hui, nous sommes en présence d'une situation qui, de l'aveu même du Gouvernement, montre que la route coûtera plus du double qu'elle n'avait été estimée au début. J'ignore ce que le Gouvernement aurait fait s'il avait été forcé d'avouer au Parlement en 1903 que la voie de Moncton à Winnipeg devait coûter $114,500,000 d'après l'estimation la plus basse sans terminus, sans compter les intérêts et sans comprendre ces autres item que j'ai fait entrer dans mon évaluation de la dépense. Le Gouvernement a présenté au public canadien le Transcontinental comme un projet qui serait payé par le versement de $13,000,000, somme qui devait représenter toutes les dépenses possibles imputables au Trésor public relativement à cette ligne. Il était intéressant de constater aujourd'hui que le ministre des Chemins de

fer, dans son évaluation de la dépense, a doublé exactement l'évaluation primitive du Gouvernement. Le premier ministre, le ministre des Douanes, le ministre des Finances, ont fait un grand effort pour démontrer en 1903 que si ces $13,000,000 étaient employés, ce serait une somme suffisante pour garantir tout ce que le pays serait obligé de faire pour la construction de cette ligne. Ils ont employé cet argument dans leurs brochures électorales, dans leurs pamphlets, ils l'ont répandue dans toute leur presse avec des titres éblouissants, pour que tout le monde puisse les voir, et aujourd'hui le ministre des Chemins de fer, non avec vantardise, mais en faisant des excuses, hasarde la déclaration que si $13,000,000 ne sont pas suffisants, $26,000,000 ou $27,000,000 le seront pour venir à bout de cette entreprise.

Il me semble que des considérations de cette nature devraient donner au Gouvernement la possibilité de faire un temps d'arrêt et devraient l'inviter à plus de soin et à une plus grande prudence avant de s'embarquer dans ces entreprises immenses.

Je n'ai rien fait de plus que mon devoir en montrant au Parlement et au pays quelles sont actuellement les probabilités de la dépense de ce chemin de fer. Je suis très heureux en vérité, qu'après que mon évaluation eut été faite, et présentée à la Chambre et soumise à l'examen du ministre des Chemins de fer pendant plusieurs jours, la seule critique qu'il puisse en faire, se borne à une somme d'environ $800,000 au sujet de laquelle j'avais été induit à erreur par une déclaration que le ministre avait faite personnellement à la Chambre. J'admets certainement la nature raisonnable des observations du ministre au sujet de la somme de $11,000,000 pour le loyer de trois ans. C'est là sans doute, je l'avoue, une question d'opinion et mon honorable ami était parfaitement dans son droit en présentant comme il l'a fait ses vues sur la situation.

Avec cette seule exception, je ne vois pas que nous différions le moins du monde, sauf pour l'item de $800,000 auquel j'ai fait allusion. Quant au pont de Québec, la seule différence entre nous est de savoir, oui ou non, s'il sera porté au compte du Transcontinental. Je ne m'inquiète pas des questions de comptabilité. Je m'inquiète du fait qu'avant l'achèvement de ce chemin de fer, il faudra reconstruire ce pont et le faire payer par la nation.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Monsieur l'Orateur, le chemin de fer transcontinental est la plus grande entreprise de ce Gouvernement, une œuvre d'une importance considérable pour nous à présent, et, suivant nous, qui jouera un rôle prépondérant dans le développement futur du pays. En conséquence, quiconque étudie la question en examinant avec intelligence le coût de la voie et sa valeur pour le pays, ne fait que ce à quoi l'on s'attend précisément d'un personnage placé dans la position qu'occupe l'honorable chef de l'opposition. Si mon honorable ami avait étudié la question avec un esprit de justice nous n'aurions certainement aucune plainte à faire entendre, mais je dois dire que si mon honorable ami a étudié cette question avec le désir d'être juste, il s'est écarté malheureusement loin de sa route et il en est résulté qu'il a présenté à la Chambre et au pays une déclaration au sujet du coût de ce chemin de fer qui, je suis obligé de le dire, est non seulement inexacte, mais aussi une erreur absolument monstrueuse. Aucun exposé digne d'être présenté à une assemblée intelligente, dans de telles conditions, ne pouvait être plus erroné que celui de mon honorable ami. J'ai peur que son désir de travailler en vue des intérêts politiques de son parti, désir pour lequel il faut être tolérant, n'ait un peu aveuglé son jugement, car je ne puis concevoir comment, s'il en était autrement, il a pu présenter cet exposé extraordinaire. Je ne dis pas que les chiffres de mon honorable ami soient inexacts en beaucoup d'endroits, je dis même qu'ils sont exacts très souvent. Ma critique ne repose pas tant sur le détail de ses chiffres que sur la manière dont il les a groupés et sur les conclusions qu'il en a tirées. Il a procédé comme un homme qui, ayant un certain nombre de papiers contenant des comptes en sa faveur et contre lui, les remettrait à un comptable en lui donnant l'ordre de les régler et de lui présenter ensuite un état, et si le comptable inscrivait les dettes et les crédits au même côté du doit et laissait l'avoir en blanc. C'est là ce que mon honorable ami a fait. Il a inscrit au débit du Gouvernement et du peuple du Canada les dépenses que le contrat ne prévoit pas comme devant être payées par le public canadien, et que ce public, suivant toute probabilité raisonnable, ne paiera jamais, même pour un montant de un dollar.

Rien ne peut faire comprendre plus clairement la façon dont mon honorable ami a étudié cette question, que le fait qu'au commencement de ses observations, il a ressuscité cette fausseté qui a causé tant de bruit, à savoir que le très honorable premier ministre avait dit au peuple du Canada que ce chemin de fer pourrait être construit d'un océan à l'autre pour la somme de $13,000,000. Cette question a été débattue longuement dans la Chambre. Les honorables députés de l'opposition n'ont pu donner qu'un semblant d'excuse pour expliquer cette déclaration de leur part qu'en faisant dans le discours du premier ministre un extrait d'une phrase séparée, éloignée du contexte et absolument étrangère à l'esprit de tout le discours. Quelqu'un peut-il imaginer que le premier ministre, quelle que soit l'opinion que les honorables députés de l'oppo-

sition puissent avoir de lui, aurait été assez insensé pour demander au public canadien de croire qu'un chemin de fer de 3,558 milles de long, de Moncton au Pacifique, pourrait être construit pour $3,600 le mille ? Si le public du Canada croyait à la déclaration que les honorables députés de l'opposition mettent dans la bouche du premier ministre, il devrait croire aussi que c'était bien là sa signification.

M. LENNOX : Allons-nous payer pour toute la ligne ?

L'hon. M. FIELDING : Il n'est pas question maintenant du prix de la construction.

M. LENNOX : Le premier ministre a parlé du coût de la construction pour le public et non du coût de la ligne entière.

L'hon. M. FIELDING : Les honorables députés de l'opposition ont répété à satiété dans cette Chambre et cela a été dit dans leurs journaux, que le premier ministre avait déclaré que ce chemin de fer pourrait être construit d'un océan à l'autre pour $12,000,000 ou $13,000,000.

Des DEPUTES : Jamais.

L'hon. M. FIELDING : Comment, dans le discours de l'honorable chef de l'opposition que j'ai maintenant devant moi, soumis à revision, il a fait un extrait du discours du premier ministre dans le but de faire précisément cete déclaration. Permettez-moi de lire :

Le très honorable premier ministre, à la page 7691 du hansard (v.a.) a dit ceci : La somme totale de l'argent qui sera payé par le Gouvernement pour la construction de la ligne de Moncton au Pacifique sera environ de 12 à 13 millions de dollars.

Les honorables députés de l'opposition cherchent à répandre l'impression que par ses paroles le premier ministre avait l'intention—et ils ont fait allusion à cette phrase à maintes reprises dans la Chambre—de dire que le coût de la construction d'un océan à l'autre devait être de $3,500 ou $3,600 par mille.

Des DEPUTES : Jamais.

L'hon. M. FIELDING : Ils font un extrait d'une phrase du discours du premier ministre, séparée du contexte et entièrement différente de l'esprit de tout le discours et ils la répandent à profusion.

M. BOYCE : Pourquoi l'avez-vous placée dans vos propres brochures électorales et l'avez-vous fait circuler dans tout le pays ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne crois pas qu'on l'ait jamais mise sous cette forme. Les honorables députés de l'opposition ont confondu avec persistance deux choses : le coût de la construction de la voie et le coût définitif pour le Gouvernement, en comptant ce que le Gouvernement sera tenu de payer et ce que le Grand-Tronc-Pacifique sera apelé à payer.

Ainsi, quand notre honorable ami, le chef de l'opposition, commençait ses observations l'autre soir en renouvelant cette fallacieuse explication, cela indiquait évidemment qu'il ne se disposait pas à étudier la question avec cet esprit de grande justice dont il aurait voulu faire montrer à nos yeux dans la discussion de cette affaire.

M. R. L. BORDEN : Que pouvait signifier cette phrase dans la littérature électorale de l'honorable ministre ?

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami est-il prêt à expliquer chaque phrase de ses brochures électorales ?

M. R. L. BORDEN : Je m'expliquerai à ce sujet quand cela viendra devant la Chambre. Je parle pour le moment de cette question précise et je voudrais demander quelle était sa signification exacte :

Un chemin de fer transcontinental pour $13,000,000.

L'hon. M. FIELDING : C'est là une déclaration exacte de ce qui a été dit par le très honorable premier ministre. Il ne s'occupait pas de la dépense de la construction de ce chemin de fer ; il parlait alors de ce qu'il croyait être le prix que le gouvernement du Canada aurait à payer, en tenant compte de ce que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aurait d'une part à payer et de ce que le Gouvernement, de l'autre, s'engageait à payer, et il parlait des déclarations et des évaluations qui avaient été faites devant la Chambre et que l'on trouve aujourd'hui trop basses, mais dont je vais m'occuper dans un moment. (Exclamations).

Parfaitement, nous trouverons probablement que d'autres évaluations étaient inexactes. Le premier ministre a soutenu qu'en tenant compte de ce que le Grand-Tronc-Pacifique paierait et de ce que le Gouvernement du Canada serait tenu de payer, d'après la convention si l'on prenait 12 ou 13 millions de dollars et si on les plaçait alors dans une banque ou dans une compagnie de fidéicommis à laquelle on demanderait de pourvoir à toutes les obligations qui tomberaient à la charge du Gouvernement d'après ce contrat, qu'alors le montant de l'argent serait suffisant et, d'après l'évaluation de l'ouvrage telle qu'elle a été faite à cette époque, le très honorable ministre était absolument exact. Le premier ministre n'a exprimé aucune autre idée. Quand mes honorables amis de l'opposition citent à satiété cette déclaration tendant à faire croire que le coût de la construction du chemin de fer devrait être de $13,000,000, il ne présente pas la question avec un esprit de justice et d'équité. Le coût de la construction de cette ligne—en tenant compte de ce que la compagnie et le Gouvernement auront res-

pectivement à payer—est une autre chose entièrement différente.

Je désire examiner la déclaration que mon honorable ami, le chef de l'opposition, nous a faite l'autre soir. Elle a déjà été examinée en partie par mon honorable collègue le ministre des Chemins de fer. Mais je désire avoir également le privilège de faire une revue de quelques-uns de ces aspects. Je désire appeler l'attention sur la nature du tableau descriptif que mon honorable ami a donné à la Chambre et qui est promené maintenant dans toute l'étendue du pays. On le trouvera au compte rendu de la séance du 7 courant.

Je considère cette déclaration comme étant de grande importance parce qu'elle montre ce que mon honorable ami essayait de faire croire au pays. Voici l'en-tête : "Exposé du coût du chemin de fer transcontinental national du Canada." Remarquez les mots : "Exposé du coût du chemin de fer transcontinental national du Canada." C'est là le commencement. La fin est, après la série des item. "Total $249,333,323." Mon honorable ami a expliqué par la suite qu'il y avait un item qui avait été évalué trop bas et il a augmenté le montant à $250,968,723. Ainsi, nous avons la déclaration que la dépense du Transcontinental national du Canada est de $250,968,723.

Mon honorable collègue, le ministre des Chemins de fer, a fait allusion aux en-têtes des journaux tendant à établir que ces $250,000,000 étaient la dépense du Canada pour la ligne de Moncton à Winnipeg. C'est la partie qui est construite par le Gouvernement et qui est appelée la division de l'Est, et il fit remarquer qu'à ce sujet, les journaux avaient dépassé les limites du discours même de mon honorable ami, le chef de l'opposition. Ces remarques étaient certainement exactes. Le chef de l'opposition n'a pas voulu déclarer que le coût de la voie de Moncton à Winnipeg était de $250,000,000, mais il a voulu dire que c'était le coût pour le Canada, de Moncton au Pacifique, c'est-à-dire pour la ligne entière, ce que nous appelons le Transcontinental national, comprenant les divisions de l'Ouest et de l'Est. Il a voulu dire que la dépense pour le Canada relativement au Transcontinental national était de $250,968,723, et je suis obligé de critiquer ce chiffre comme étant une affirmation monstrueuse. Examinons l'exposé article par article. J'ai déjà dit que je ne reprochais pas à l'honorable député l'exactitude de ses chiffres dans le détail. Quelques-uns d'entre eux sont basés sur des renseignements fournis à la Chambre par la commission du Transcontinental national et probablement sont exacts. Quelques-uns revêtent la forme de calculs touchant l'intérêt et je présume qu'ils sont exacts. Dans tous les cas, il ne pourrait pas se produire une différence digne d'être remarquée. L'honorable chef de l'opposition présente une déclaration établissant le coût pour le Canada du chemin de fer Transcontinental national. Son premier item est :

Construction de chemin de fer de Moncton à Winnipeg, 1,803 milles 55 au coût évalué de $63,427 par mille; $114,393,765.

Je dis immédiatement que c'est là une déclaration monstrueuse de ce qui représente le coût de la voie ferrée pour le Canada. Dans ce cas, l'honorable député a simplement calculé un seul côté du compte. Ce que l'on pourrait dire actuellement, c'est que le coût pour le Gouvernement de cette partie du chemin de fer qu'il fixe à $114,000,000 et qu'il augmente par l'addition de certains montants d'intérêt à $124,000,000—le coût pour le Canada de ce chemin de fer ne s'élève pas à ce montant, mais à sept années d'intérêt de ce montant, parce qu'après l'expiration de ces sept années l'intérêt de ce montant sera payé par le Grand-Tronc-Pacifique et cessera complètement d'être à la charge du Canada. Comme mon honorable ami a tenu compte de cet intérêt dans un item subséquent, ce n'est pas nécessaire d'en tenir compte ici, et par conséquent, on peut le faire disparaître en entier.

M. R. L. BORDEN : C'est plus facile.

L'hon. M. FIELDING : Cette somme de $114,393,765 doit être rayée, parce que si le Gouvernement avance l'argent, le Grand-Tronc-Pacifique, après une période de sept ans, devra payer l'intérêt sur chaque dollar de cette dépense. Comme cet intérêt est compris sous une autre rubrique dont je parlerai plus tard, on ne peut pas le laisser ici et par conséquent en toute justice, l'item entier de $114,000,000 doit être rayé.

M. R. L. BORDEN : Si mon honorable ami construisait une maison au prix de $10,000 et la louait pendant dix ans à $1,000 par an, pense-t-il que la maison ne lui coûterait rien ?

L'hon. M. FIELDING : Supposez qu'une personne intéressée dans les immeubles bâtisse une maison au prix de dix mille piastres, et ensuite fasse un contrat avec un locataire excellent et de bonne réputation, pour lui louer cette maison pendant cinquante ans, à un prix qui comprendrait l'intérêt, mon honorable ami prétendrait-il que cette pensonne serait ruinée ? Il me semble qu'il répondrait qu'elle a un fameux locataire pour les cinquante ans à venir et qu'elle doit se déclarer absolument satisfaite de sa transaction.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami dirait-il que dans ce cas la maison ne coûterait rien ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne dis pas que la maison ne coûterait rien, mais je dis que si l'on inscrit le coût de la maison comme étant de $10,000 en oubliant de compter le

prix du loyer pendant cinquante ans, c'est établir un compte erroné.

M. FOWLER : Que lui coûterait la maison ?

L'hon. M. FIELDING : Elle pourrait bien ne lui rien coûter. Cela pourrait même lui donner un profit net et si mon honorable ami allait dire à ce propriétaire qu'il est ruiné, il recevrait peut-être cette réponse : Je me suis arrangé pour que les termes et conditions du loyer soient une source de bénéfice et non pas un fardeau pour moi.

M. CONMEE : Faisons une autre maison !

L'hon. M. FIELDING : L'article suivant dans l'exposé de mon honorable ami est ainsi conçue :

En calculant cinq années pour la période de construction, il y aura une moyenne de deux ans et demi à intérêt simple de 3½ p. 100 par année pendant la construction ou de $4,003,781.67 par année pendant deux ans et demi, soit $10,009,454.

Je ne critique pas l'exactitude de ces chiffres. Je crois qu'ils sont exacts, mais ici encore je dis qu'on doit les supprimer.

Pourquoi? Parce que, d'après la loi des chemins de fer aussi bien que par la convention, l'intérêt pendant la construction doit être inscrit au compte du capital. En conséquence, l'intérêt qui est payé pendant la construction du Transcontinental devient une partie des dépenses de construction, une partie de la somme principale et tout ce que le Trésor public aura à payer, sera sept années d'intérêt sur cette somme spéciale. Et après les sept années, chaque dollar d'intérêt pendant les quarante-trois ans qui restent à courir, sera payé non par le gouvernement du Canada, mais par le Grand-Tronc-Pacifique et par conséquent l'affirmation de mon honorable ami, à savoir que c'est un fardeau que ce montant placé sur le dos du public, est absolument injustifiable, et cette somme doit être annulée. L'intérêt devra être payé pendant la construction, mais il est ajouté au capital et sur ce capital nous accordons la gratuité du loyer, ce qui équivaut à l'intérêt pendant une période de sept ans. On peut compter comme dépense à la charge de l'Etat pendant sept ans, l'intérêt ou le loyer sur ce montant, mais on ne peut pas lui faire payer le capital lui-même.

M. R. L. BORDEN : Alors quel que soit le taux de l'intérêt que l'Etat paye, cela ne fait rien ; il pourrait tout aussi bien payer 10 p. 100 que 3½ p. 100, puisque cela sera tout supprimé.

L'hon. M. FIELDING: Si l'on tient compte de la façon dont mon honorable ami a fait son exposé, je ne suis pas surpris de cette remarque.

M. FIELDING.

M. R. L. BORDEN : C'est la remarque du ministre, non la mienne.

L'hon. M. FIELDING : C'est à peu près aussi facile de comprendre cela que l'exposé lui-même.

M. R. L. BORDEN : Sérieusement, l'honorable ministre ne fait-il aucune différence dans ses calculs relativement au taux de l'intérêt payé par l'Etat pendant la construction?

L'hon. M. FIELDING : Je ne comprends pas que le point soulevé par la question de mon honorable ami. Nous recevrons le remboursement à 3 p. 100, après sept ans et si nous payons un taux trop élevé pour l'intérêt de notre argent, alors la différence entre les deux taux sera portée à notre débit. Mais nous serons remboursés jusqu'à concurrence de 3 p. 100 de notre argent. Si nous avons à payer un taux plus haut après sept ans nous perdons cette différence, mais cette différence seulement.

Je prends l'item suivant :

A cette somme il faut ajouter sept ans d'intérêt à 3 p. 100 (non compo é) après achèvement pendant lequel le Grand-Tronc-Pacifique doit payer $26,124,656 comme loyer.

Je regarde le calcul de mon honorable ami comme exact, je m'en rapporte à ses chiffres et je pense que c'est une somme que l'on peut parfaitement porter au débit de l'Etat. L'intérêt que le Trésor public aura à payer pendant sept ans durant lesquels il ne recevra ni intérêt ni loyer de la compagnie, est une dépense légitime, celle que le pays devra payer pour la division Est du Transcontinental. Sur chaque dollar en plus de cette somme, le Grand-Tronc-Pacifique est obligé de payer et nous n'avons aucune raison de douter qu'il lui sera impossible de le faire. Aussi je ne biffe pas cet item, il reste à sa place. Nous passons ensuite à l'article suivant :

Egalement, intérêt à 3 p. 100 durant trois années additionnelles pendant lesquelles aucun loyer ne peut être perçu, à moins que les bénéfices ne soient suffisants, $11,166,290.

J'ai constaté l'autre soir que mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster), dans une observation en passant, a indiqué qu'il avait conscience de l'inutilité de tenir compte de cet item, parce qu'il en fit mention comme d'une chose qui était en somme très discutable. Mais il y a eu une petite discussion à ce sujet entre mon honorable ami et le ministre des Chemins de fer et mon honorable ami a admis que peut-être la compagnie serait en état de faire ces paiements durant ces trois ans, mais il en doute beaucoup. Quoi qu'il en soit, si la compagnie paie ou non durant ces trois ans, cela ne change rien à mon raisonnement. Dans un cas comme dans l'autre, cet item doit disparaître. Si la compagnie paye durant les trois années, sans aucun doute l'item ne

compte pas; si elle ne paye pas pendant ces trois années, la somme s'ajoute au capital qui est assuré au Gouvernement par les termes du bail et sur lequel le Gouvernement recevra l'intérêt sur chaque dollar. Donc, soit que la compagnie verse l'intérêt, comme le croit mon honorable ami le ministre des Chemins de fer, soit qu'elle ne puisse le faire, comme le pense mon honorable ami le chef de l'opposition, cela ne fait rien relativement à la responsabilité finale du Gouvernement. Si la compagnie paye l'intérêt, la question est réglée et l'item disparaît, si elle ne paye pas c'est alors simplement un paiement différé mais qui est garanti au Gouvernement par les termes de la convention, et qui est ajouté au capital, et si le capital comprend cette somme de $11,000,000, le Trésor public recevra un intérêt sur chaque dollar de cette somme après l'expiration des sept ans.

Il y a ensuite un item qui suit de très près celui-là et qui a trait aux terminus. Je ne veux pas discuter plus à fond cette question qu'en disant que la même méthode de raisonnement trouve encore ici son application. J'admets que le tableau de mon honorable ami est exact en ce qui a trait au coût des terminus. Mais quel que soit le coût de ces terminus, ils font partie de la dépense de la division Est du Transcontinental et sur le coût de cette division Est, quel qu'il puisse être, nous leur accordons la franchise du loyer ou de l'intérêt pendant sept années, la compagnie est obligée de payer l'intérêt sur le coût total, y compris les terminus. Par conséquent, mon honorable ami en portant cette somme au débit de l'Etat et de l'Etat seulement est complètement dans l'erreur. Il faut rayer cette somme, parce que l'Etat en paiera l'intérêt pendant sept ans, après quoi la compagnie paiera l'intérêt parce que cela fait partie de la construction de la division Est.

M. LANCASTER : Qui paie le principal ?

L'hon. M. FIELDING : En vue de cette discussion, nous nous occupons de la charge qui sera imposée au peuple caandien.

M. LANCASTER : Il n'existe pas de principal pour l'avantage de la discussion.

L'hon. M. FIELDING : En vue de cette discussion, je dis que si le gouvernement du Canada avance de l'argent pour la division est du Transcontinental et s'il loue cette ligne au Grand-Tronc-Pacifique pour sept ans sans recevoir de loyer, alors le paiement des intérêts pendant sept ans sera à la charge du Trésor du Canada et à partir de la huitième année jusqu'à la cinquantième, le Grand-Tronc-Pacifique paiera l'intérêt. Je dis donc qu'il n'y a aucune charge, aucun fardeau sur le trésor public.

Passons maintenant au pont de Québec. Je déclare qu'il n'y a pas l'ombre d'une raison pour faire entrer dans ce compte le coût du pont de Québec. Mon honorable ami fait une assertion à ce sujet que je ne trouve plus mais dont voici le résumé :

Il est reconnu par tout le monde que la construction du pont de Québec est une partie essentielle du Transcontinental.

J'aime à croire que mon honorable ami reconnaîtra que je l'ai cité avec exactitude. Maintenant je dirai que je ne suis pas de cet avis. Si mon honorable ami prétends qu'il est reconnu partout à la ronde que le pont de Québec doit être construit, je suis franchement d'accord avec lui. Mais quand il dit, pour le bénéfice de son raisonnement, en vue de porter cet item au débit du Gouvernement et pour le plaisir de grossir le total, qu'il est universellement admis que la construction du pont de Québec est une partie essentielle du Transcontinental, je suis forcé de m'élever contre cette affirmation, parce que la construction du pont de Québec a été reconnue comme une des vues essentielles de la politique du Canada avant même que le premier coup de bèche ait été donné dans le sol pour la construction du chemin de fer transcontinental. Nous pouvons établir cela par le témoignage de l'honorable député en personne. Je constate qu'il nous impose tout ce montant de $14,000,000 —je m'en rapporte à ses chiffres—il le met à notre débit comme celui d'un ouvrage qui est devenu nécessaire en raison du Transcontinental, mais qu'il n'aurait pas indiqué à la charge du pays sans l'existence du Transcontinental. Je ne fais aucun tort à mon honorable ami en disant que c'est le sens de la déclaration qu'il a lancée au pays et dans laquelle il a affirmé que ce pont était une conséquence essentielle du Transcontinental. Mais ne savons-nous pas qu'il y a, de longues années, longtemps avant que le Transcontinental fût commencé ou même entrevu en songe, le peuple canadien avait parfaitement admis la nécessité de la construction d'un pont à Québec ? C'est un fait bien connu, je l'affirme en m'appuyant sur une autorité conservatrice, que le gouvernement conservateur avait promis il y a longtemps de construire ce pont. La promesse a été faite à la province de Québec par les chefs politiques conservateurs. Il n'y a pas longtemps, à Québec, dans un banquet donné à mon honorable ami le chef de l'opposition, si je ne me trompe, avant que le projet du Transcontinental ait été approuvé par la Chambre, le président de la réunion, l'honorable M. Pelletier, en présentant mon honorable ami, a prononcé quelques phrases auxquelles j'emprunte ce qui suit :

Le pont de Québec nous a été promis par des conservateurs influents. Cette promesse n'a pas été tenue, et ce fut une faute. Les électeurs devraient toujours exiger l'accomplissement des promesses qu'on leur fait, préférer qu'il leur en soit fait un peu moins, mais qu'une fois faites elles soient exécutées.

Cela a été dit à une réunion de conservateurs tenue à Québec en l'honneur du

chef de l'opposition, et pour lui souhaiter la bienvenue comme tel. C'est celui-là même qui présidait à l'assemblée qui a ainsi parlé. Il déclare que la construction de ce pont a été promise il y a des années par le parti conservateur. Si donc la chose a été promise il y a des années, pourquoi mon honorable ami la traite-t-il comme s'il s'agissait d'une entreprise qui ne serait devenue nécessaire qu'en raison de l'établissement du Transcontinental ?

M. SAM. HUGHES : C'est par hasard que le chef de l'opposition s'est trouvé là le jour où le pont s'est écroulé.

L'hon M FIELDING : Il y a en effet de ces rencontres qui souvent se produisent inopinément, mais il n'est pas toujours prudent de risquer des rapprochements. Non seulement le chef de l'opposition s'est trouvé là quand le pont s'est écroulé, mais il était là au moment précis où notre ami M. Pelletier a risqué cet aveu que je viens de lire. Au reste, nous avons, consigné quelque part, ce que le chef de l'opposition professait à l'époque. A-t-il parlé du pont de Québec comme d'une chose qu'allait nécessiter l'établissement du Transcontinental ? Bien au contraire, il ne voulait pas de ce chemin, mais, en même temps il réclamait la construction du pont de Québec comme un besoin de la situation.

M. R. L. BORDEN : A quelle date cela ?

L'hon. M. FIELDING : En octobre 1903, à l'époque où déjà nous en avions à peu près fini avec la loi relative au Transcontinental, ou tout au moins lorsque la question était encore en discussion devant la Chambre. Voici ce que disait M. Borden :

Si je demande que l'on prolonge l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, c'est que, à mon avis, nous assurerons par là à nos ports une forte proportion du commerce de l'Ouest. Le trafic qui passe par un chemin de fer dont l'Etat même sera propriétaire doit venir à nos ports, et ce trafic est appelé à prendre une remaquable extension. D'ailleurs, pour l'intéressante cité de Québec, ce double événement, du prolongement de l'Intercolonial et du parachèvement de son pont, aura sans doute une haute importance.

Il n'y a rien là au sujet du Transcontinental ? L'honorable député y déclare que la chose pourra être utile à l'Intercolonial, qu'elle favorisera généralement le commerce, qu'elle donnera un nouvel essor à la ville de Québec Je n'y contredis pas ; mais nous savons maintenant que ce pont de Québec avait été promis il y a bien des années par les conservateurs, si nous devons en croire la parole de celui qui présidait l'assemblée dont je viens le parler. Nous savons encore que ce Gouvernement a donné un million pour l'entreprise, que la ville de Québec, que le gouvernement de la province, ont également voté des subventions à cette fin. Nous savons que la chose a été discutée pendant bien des années. Le pont de Québec a été entrepris, une subvention a été promise, les plans préparés, et l'ouvrage commencé, bien avant qu'il fût question du Transcontinental. Cela étant, mon honorable ami, qui vient nous parler d'une dépense de 14 millions pour le pont de Québec comme partie du coût du Transcontinental, fait simplement voir qu'il n'a nul désir de traiter l'affaire avec impartialité.

Pour ce qui regarde la section des montagnes, mon honorable ami, dans le calcul des frais que le Trésor public aura à supporter, use des mêmes fausses méthodes de supputation.

M. SAM. HUGHES : Combien, pour la construction du pont de Québec, a-t-il été payé ou va-t-il être payé par d'autres que le gouvernement du Canada ?

L'hon. M. FIELDING : Si je pensais que la chose pût avoir quelque portée sur la question, je me ferais un devoir d'obtenir le renseignement demandé ; mais, qu'il doive coûter 1 million, 10, 14 ou 20 millions, le Transcontinental n'en coûtera pas plus cher, puisque ce pont ne se relie pas nécessairement au Transcontinental, et n'eussions-nous jamais l'intention de parler du Transcontinental, il aurait fallu tout de même faire les frais de ce pont.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que le ministre entend par là que nulle partie des frais faits pour le pont n'aura été nécessitée par l'établissement du Transcontinental ?

L'hon. M. FIELDING : Je dis que le Grand-Tronc, une fois le pont terminé, aura le droit de s'en servir, et, pour s'en servir, il faudra qu'il paye ; mais, que le Transcontinental soit ou ne soit pas construit, il n'en reste pas moins que nous devons construire le pont.

M. R. L. BORDEN : Pourtant l'honorable ministre disait en 1903 dans cette Chambre :

Mais une partie des frais faits pour ce pont doit, il va sans dire, être supportée par le Grand-Tronc-Pacifique.. .. .. Quelle proportion serait-il juste de faire porter à la présente entreprise? Je vais supposer que, sur ce qu'il va coûter, nous pourrons avec justice faire payer au Grand-Tronc-Pacifique la somme de 2 millions.

L'hon. M. FIELDING : C'est bien cela ; j'ai dit 2 millions, et mon honorable ami, 14.

M. R. L. BORDEN : Cela n'est guère juste, l'honorable ministre, dans le temps, évaluait à 4 millions et demi la dépense d'établissement du pont.

L'hon. M. FIELDING : A cette époque, je me plaignais déjà de ce que mon honorable ami, comme il le fait aujourd'hui, ne voulait pas faire une distinction entre ce qu'il convenait de faire payer au Transcontinental et ce qu'il pouvait également con-

venir de faire payer aux autres chemins de fer. Alors comme aujourd'hui, il mettait tout sur le compte du Transcontinental, afin de gonfler la somme et de donner l'alarme au pays.

M. FOWLER : Aujourd'hui, c'est la moitié que vous lui comptez.

L'hon. M. FIELDING : Non, je ne compte rien du tout ; je dis que cela devient matière à discussion. J'ai fait en gros une évaluation, et pour les besoins de mon argumentation, je porte 2 millions. J'ajoute que le Grand-Tronc-Pacifique, s'il se sert du pont, devra payer dans la mesure de l'usage qu'il en fera. C'est là une question de détail qui reste à régler ; mais, suivant moi, il convient qu'une partie de cette dépense soit portée par le Grand-Tronc-Pacifique.

M. FOWLER : Au temps de votre déclaration de 1903, le pont de Québec était estimé devoir coûter 4 millions et demi.

L'hon. M. FIELDING : Non, à cette époque nous garantissions les obligations jusqu'à concurrence de 7 millions à peu près.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami a tout à fait oublié. Voici sa propre déclaration .

Dans mon opinion, le pont proprement dit, les voies de croisement, et les abords vont coûter environ $4,500,000. . . . Quelle proportion de cette somme serait-il juste de faire porter à la présente entreprise ? Je vais supposer que, sur ce qu'il va coûter nous pourrons avec justice faire payer au Grand-Tronc-Pacifique la somme de 2 millions.

L'hon. M. FIELDING : Il y a le pont proprement dit, les abords et le reste, mais peu importe. L'intérêt de la chose est que le Grand-Tronc-Pacifique doit naturellement prendre à sa charge une partie des frais de cet ouvrage, dans la proportion qu'il s'en servira.

M. R. L. BORDEN : Mais le ministre vient de dire le contraire.

L'hon. M. FIELDING : Non, mon honorable ami se trompe. Je dis que, si cet ouvrage est fait par le gouvernement du Canada ou par une compagnie, le Grand-Tronc-Pacifique ne peut espérer s'en servir sans payer. On dira peut-être que nous avons droit, pour cette partie des frais d'établissement du pont mise à sa charge, de l'exempter du paiement des intérêts pendant sept ans ; mais je ne veux rien dire dont le Grand-Tronc puisse se prévaloir dans nos discussions futures. Je le répète, cela est une question de détail. Pour le présent, je me contente de dire qu'il ne pourra être compté, au Grand-Tronc, que sa juste part. Si c'est 2 millions, à la bonne heure. Si c'est moins, ou quelle que soit ailleurs la somme jugée raisonnable, le Grand-Tronc-Pacifique devra la payer, à cause de l'usage qu'il fera du pont, et dans la proportion de son chiffre d'affaires. Il est juste que le Transcontinental fasse sa part de ces frais, et je suppose bien que la compagnie prétendra qu'elle a droit, quant à sa part, à ne pas payer d'intérêt pendant sept ans.

M. FOWLER : Le ministre dit que dans cette évaluation qu'il porte à 2 millions, il tient compte seulement du pont proprement dit, et non des abords. Mais le Grand-Tronc va se trouver dans la nécessité de se servir des abords, aussi bien que du pont, et, par suite, ne devrait-il pas payer sa juste proportion du coût des abords ?

L'hon. M. FIELDING : Je le pense ; la chose n'a pas encore été établie. C'est ce qu'il y aura lieu de faire dès que le pont sera achevé, peut-être avant cela. Avant que le Grand-Tronc-Pacifique reçoive l'autorisation de se servir du pont, il faudra déterminer quelle proportion des frais d'établissement il est juste que le Transcontinental prenne à sa charge ; et, si le chef de l'opposition avait traité la chose de cette façon, s'il avait simplement reconnu que le Transcontinental devait contribuer dans cette dépense, je n'aurais rien trouvé à redire à sa déclaration. Mais quand il veut faire porter par le Transcontinental toute cette dépense comme une suite naturelle de l'entreprise, il doit se rendre compte que ce n'est pas convenablement représenter les choses.

M. FOWLER : J'ai ici, dans les débats du 12 août 1903, page 8587 (version anglaise) ce que l'honorable ministre disait à cette date ; et je vais en donner lecture à la Chambre :

Dans mon opinion, le pont proprement dit, les voies de croisement, et les abords vont coûter à peu près $4,500,000.

Il dit aussi, quelques lignes plus bas :

C'est-à-dire que nous serons obligés de donner à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, si elle le demande, une voie diagonale sur ce pont, et, dans les arrangements à prendre à cet effet, une somme de 2 millions sera tout ce que nous pourrons porter dans ce projet comme charge sur la compagnie. Cette somme de 2 millions entrera en compte comme partie des frais d'établissement du chemin de fer, sur laquelle somma la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique paiera plus tard intérêt, de la même manière que pour toute autre partie du chemin de fer.

C'est là assurément comprendre la chose comme partie du chemin de fer transcontinental.

L'hon. M. FIELDING : Si mon honorable ami veut bien poursuivre ses recherches, il verra, je crois, qu'au cours de cette même session nous nous sommes engagés à garantir les obligations de la compagnie du pont jusqu'à concurrence de 6 millions et plus. Il est donc bien évident que l'estimation faite des frais d'établissement a

dû être revisée. Quoi qu'il en soit, la chose est sans conséquence.

M. FOWLER : Vous ne faites que cela, reviser vos estimations.

L'hon. M. FIELDING : En effet, car ce n'est pas à mes honorables amis de la gauche qu'il appartient de reviser les estimations. C'est aux ministres seuls que cette besogne incombe, puisque seuls ils en ont la responsabilité. Je ne nie pas que le Transcontinental doive payer une part des frais d'établissement du pont ; quant à savoir quelle proportion il serait juste de lui faire porter, cela pourra faire l'objet légitime d'un débat; mais je ne veux pas, pour le moment, risquer une évaluation qui plus tard pourrait être invoquée au détriment de l'Etat. Si nous pouvions mettre à la charge de ce chemin la moitié de 4 ou 5 millions, il ne s'ensuivrait pas nécessairement que nous puissions lui faire porter la dépense de 14 millions ; mais ce que je dis, c'est que nous serons disposés à lui faire payer telle somme qui sera juste et raisonnable.

Je maintiens que l'établissement de ce pont était devenu nécessaire au pays longtemps avant que l'on songeât au Transcontinental ; et, lorsque mon honorable ami veut que ce soit le Transcontinental qui fasse tous les frais du pont, qu'il porte à 14 millions, cela n'est pas juste ; car, tout ce qu'il pourrait convenablement demander au Transcontinental, c'est que celui-ci en paye une proportion, dans la détermination de laquelle il y aura à tenir compte de l'usage qu'il fera du pont concurremment avec les autres compagnies.

Pour revenir à ce que nous disions de la section des montagnes et de la section des prairies. . .

M. LANCASTER : Avant que l'honorable ministre passe à la discussion des sections de montagne et de prairie, aurait-il l'obligeance de nous dire quel va être, dans son opinion le coût de la ligne entre Winnipeg et Moncton ?

L'hon. M. FIELDING : Quant à cela, je supposerai que les états présentés par mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux et acceptés par l'honorable chef de l'opposition sont justes. Je n'ai pas encore examiné ce côté de la question. Je présume que ces états sont justes, et je suis tout prêt à les accepter.

M. LANCASTER : Je pensais vous avoir entendu dire que ce ne serait rien. C'est la conclusion logique à tirer de votre discours.

L'hon. M. FIELDING : La logique est une chose qui est différemment appréciée selon les gens. Quelqu'un vient de rappeler à mon attention certaines remarques faites par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) au cours du débat qui a eu lieu en 1903. Il était en train de parler du pont de Québec, et voici ce qu'il dit :

Je mentionne ceci, parce que j'ai toujours été favorable à ce projet, et le parti conservateur, ainsi que ne l'ignorent pas les membres de cette Chambre, avait pris l'engagement de subventionner la construction du pont dès avant 1896.

Nous avons ainsi, en sus de la déclaration que j'ai déjà citée, cet aveu de l'honorable député de Jacques-Cartier, que le parti conservateur avant 1896 s'était engagé à construire le pont, c'est-à-dire bien avant qu'il fut question du Transcontinental.

A propos de section des montagnes et des prairies je dois dire que mon honorable ami le chef de l'opposition, et je le dis avec regret, tire ici encore des conclusions non moins erronées que les premières. Il semble, d'après lui, que tout doive être mis en compte. Il compte à l'Etat, comme partie des frais de premier établissement de ce chemin, la garantie des obligations. C'est vraiment poussé les choses à l'excès. J'ai lu l'état qu'il a présenté, mais, pour qu'il n'y ait pas d'erreur, je vais le lire de nouveau :

Etat de ce que le chemin de fer transcontinental national va coûter au Canada.

L'honorable député mentionne dans ce compte tous les item, et, au bas, il donne comme total la somme de $250,968,723

Peut-il y avoir quelque chose de plus déraisonnable ? D'abord pour cette section des prairies, l'Etat garantit les obligations du Grand-Tronc-Pacifique presqu'à concurrence des trois quarts de ce que la construction va coûter, et pas plus que $13,000 par mille. Nous avions garanti les obligations du Pacifique-Canadien, mais jamais ce chemin n'a coûté un sou au pays. Nous avons garanti les obligations du Canadian-Northern; jamais pourtant l'Etat n'a déboursé un centime. Nous garantissons en ce moment, pour la section des prairies, les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, à la condition que la compagnie paye l'intérêt sur les sommes avancées à compter du jour où du chemin commencera d'être exploité. Qui dit qu'elle ne paiera point cet intérêt ? Mon honorable ami doit sûrement apercevoir l'erreur où il tombe. Pour la division de l'Est et pour la section des montagnes, nous n'aurons peut-être pas tout de suite une circulation d'affaires qui puisse faire face au payement des intérêts ; et nous avons pourvu à cela. Nous comprenons qu'au début des opérations, en ce qui regarde ces deux sections de l'Est et des montagnes, le trafic sera peu considérable, et la compagnie pourra bien n'être pas en mesure de faire face aux intérêts. C'est pourquoi nous l'exemptons de cette obligation pendant sept ans, pour ces divisions. Mais s'il s'agit de la section des prairies l'honorable député n'a plus les mêmes raisons de mettre au débit du compte de l'Etat les obligations que nous garantissons, et de supposer que

jamais nous recevrons un sou qui vienne diminuer cette garantie ; puisque, pour cette section du moins, les affaires ne risquent pas de faire défaut, avec la récolte qu'il y a en ce moment au Nord-Ouest, laquelle promet de donner à elle seule suffisamment d'occupation au Transcontinental. Les populations dans cette partie du pays témoignent d'une confiance sans borne en l'avenir de la contrée, et ce que l'on y demande à grands cris, ce sont des chemins de fer, dans toutes les directions, pour l'écoulement des blés.

Pour la section des montagnes, ce sont les trois quarts du coût de construction, quels qu'ils soient, que nous garantissons. Nous ne pouvons pas espérer que cette section sera tout de suite d'un bon rapport ; et c'est pourquoi, pendant les sept premières années, nous n'exigeons pas l'intérêt sur les sommes avancées en vertu de la garantie promise. Mais il viendra un temps—les sept années que nous accordons à la compagnie ne sont peut-être pas trop—où cette section des montagnes, comme celle de l'Est aura un mouvement d'affaires lucratif. Mon honorable ami, pour légitimer ses déductions, est tenu de supposer que cette garantie du Transcontinental ne valait absolument rien, que le pays s'en va en ruine, et qu'il n'y a nulle part de quoi alimenter l'exploitation d'un chemin de fer. Avec cette supposition, les chiffres de mon honorable ami peuvent s'expliquer. Mais si tel n'est pas le cas, si les affaires de cette partie du pays nécessitent l'établissement d'un nouveau chemin de fer, si l'énorme récolte dont il est tant question et qui nous réjouit si fort doit donner de l'emploi à ce chemin de fer Transcontinental ou tout au moins à cette partie du chemin qui sera prête cette année, pourquoi mon honorable ami s'arrête-t-il à supposer que nous ne trouverons point, même dans la section des montagnes, une circulation suffisante, ni maintenant ni dans sept ans, pour l'intérêt à payer sur les trois quarts de la dette ainsi garantie ?

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre donne une fausse interprétation à mes paroles. Je n'ai pas dit un mot de dépenses à faire comptant pour la section des montagnes, sauf en ce qui concerne le payement que nous nous sommes obligés à faire pendant sept ans, des intérêts sans recours. L'honorable ministre a pris maintes fois connaissance de l'état que j'ai donné, mais il n'a pas voulu tenir compte de ce que j'y dis en terminant.

Dépenses comptant.. .. ..$192,920,723
Garantie des obligations.. 58,048,000

L'hon. M. FIELDING : Et quoi ensuite?

M. R. L. BORDEN : L'ensemble de ces deux articles, dépenses comptant et garantie des obligations, forme la somme de $250,-968,723. L'honorable ministre s'est constamment efforcé dans son discours de faire croire à un tout autre résultat que ne comporte, pour tout esprit impartial, l'examen de cette pièce.

L'hon. M. FIELDING : Je ne suis pas de cet avis. Quiconque prendra connaissance de cette pièce, telle qu'on la trouve dans les débats et telle que l'ont publiée dans tous le pays les feuilles à la dévotion de l'honorable député, n'y pourra voir autre chose que ce que je viens de dire et que je vais lire de nouveau :

Etat de ce que le chemin de fer transcontinental national va coûter au Canada.

Si l'honorable député n'a pas voulu faire penser que cette somme représentait ce que la ligne allait coûter au Canada, pourquoi l'a-t-il mise dans cet état comme telle ?

M. R. L. BORDEN : Je n'ai jamais eu l'intention de dire cela, ni ne l'ai-je dit, et l'honorable ministre le savait parfaitement bien quand il a fait à la Chambre sa trompeuse déclaration.

L'hon. M. FIELDING : Quoi qu'il en soit, l'état dont je viens de donner lecture restera, tel que l'honorable député l'a donné, tel qu'il a été consigné, de son consentement, dans le compte rendu des débats, et tel qu'il a été distribué dans tout le pays ; on y verra à côté mes propres déclarations, et le public jugera entre nous.

M. R. L. BORDEN : Très bien !

M. JOHNSTON: Il avoue maintenant que l'état fait par lui est erroné.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député (M. Johnston) affirme là une chose qu'il sait n'être pas conforme à la vérité.

M. CROCKET : Je demanderai au ministre des Finances si cet état ne fait pas une claire distinction entre le déboursé et la garantie ?

L'hon. M. FIELDING : Oui, mais il fait passer garantie et déboursé comme partie de ce que la ligne devra coûter au Canada, et c'est ainsi que tous les journaux conservateurs du pays donnent la chose en ce moment. La seule différence est que certaines feuilles enchérissent et présentent à leur public ces chiffres comme établissant le coût de construction de la ligne de Moncton à Winnipeg. Le chef de l'opposition affirme que pour le Canada. . . mais je vais citer ses propres expressions, pour qu'il n'y ait pas d'erreur : Mettons-les en grosses lettres:

Coût pour le Canada, total, $250,969,723.

Les chiffres du premier état étaient quelque peu différents. L'honorable député y a fait des corrections, dont je lui donne le bénéfice.

En définitive, combien va coûter au pays cette voie ferrée ? Elle va coûter effectivement, pour la division de l'Est, l'intérêt de sept années sur le prix de construction.

M. CROCKET : Combien ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne sais pas. Je prends les propres chiffres du chef de l'opposition, que je suppose justes, et mon raisonnement a pour base cette supposition qu'ils sont justes. Pour la division de l'Est, le coût pour le Canada n'est pas le coût de la construction, mais l'intérêt seulement pendant sept ans sur ce que la construction va coûter ; et, pour chaque dollar avancé après cela, nous toucherons les intérêts du Grand-Tronc-Pacifique. Quant à la section des prairies, elle ne coûtera rien au Canada, puisque tout en garantissant les trois quarts du coût de la construction, nous aurons l'intérêt des sommes avancées, à partir du moment où la ligne commencera d'être exploitée. Au sens propre du mot, cette section des prairies ne coûtera pas un sou à l'Etat.

Maintenant, pour la section des montagnes, ce ne sera pas, là non plus, le coût de la construction qui devra retomber sur le pays, mais seulement l'intérêt pendant sept ans sur les trois quarts de la somme que la construction du chemin aura coûté. En effet, passé cette période de sept ans, le Grand-Tronc-Pacifique est tenu de payer l'intérêt pour chaque année de plus.

Pour récapituler, nous avons :

Pour l'état de M. Borden, comme coût total pour le Trésor	$250,969,723
Coût annuel pour le Trésor l'intérêt de sept années pour la division de l'Est (je prends les chiffres de mon honorable ami)	26,124,676
L'intérêt de sept années sur les obligations garanties pour la section des montagnes (ce sont encore les chiffres de mon honorable ami)	11,304,300
Je mets ici—si toutefois l'état général de l'honorable député ne comprend pas cet item—l'intérêt pendant sept ans de ce que les gares extrêmes auront coûté (conformément aux chiffres de M. Borden)	1,340,150
Nous voyons par là qu'en définitive, le Trésor, pour cette entreprise, aura à payer, conformément aux chiffres de mon honorable ami	38,769,126
L'honorable député à donc surestimé la dépense que le Canada va faire pour cet ouvrage, d'au moins	212,200,000

Dans l'état que je présente ici, l'intérêt est calculé d'après les chiffres de mon honorable ami ; mais cet intérêt, il va sans dire, n'aura pas à être payé tout de suite. Il le sera pendant une série d'années, et il serait facile d'établir par le calcul sa valeur actuelle. Ce calcul, je n'en doute pas, ferait voir que la somme de 38 millions dont j'ai parlé est encore beaucoup plus élevée qu'il ne faudrait.

Au reste, comme je l'ai déjà dit, la différence qui existe entre les deux états dépend du point de vue où l'on s'est placé. La seule excuse possible pour mon honorable ami—et je me demande s'il osera la faire valoir—sa seule excuse serait que tout le projet est illusoire, que la ligne ne rapportera jamais rien, et que le pays est absolument ruiné. Il ne saurait s'autoriser de moins que cela pour l'exposé qu'il fait de la situation, lequel ignore l'obligation du Grand-Tronc-Pacifique de payer au Trésor un intérêt de 3 p. 100, après les sept premières années, sur le prix de construction de la division de l'Est, l'obligation pour le Grand-Tronc-Pacifique de payer à l'Etat l'intérêt des sommes avancées pour la section des prairies, et cela dès le premier jour ; enfin l'obligation pour le Grand-Tronc-Pacifique de payer à l'Etat au bout de sept ans l'intérêt des sommes avancées pour la section des montagnes. S'il est vrai que le pays est ruiné, mon honorable ami a raison ; mais, pour nous qui avons foi en l'avenir du Canada, nous en jugeons autrement. Nous refusons, et le pays avec nous refusera, nous en sommes sûrs, de croire que le chef de l'opposition a raison de tabler sur de pareilles perspectives pour étayer son argumentation.

Il s'est dit bien des choses à l'occasion de certaines évaluations que j'ai faites au cours du débat auquel a donné lieu en 1903 le projet d'établissement du chemin de fer transcontinental. Il est aisé d'être clairvoyant après coup ; mais ceux de nous qui ont affaire aux réalités de l'existence sont tenus de présenter chaque question sous le meilleur jour possible pour l'époque, et qui ont honnêtement recherché aux meilleures sources les renseignements propres à éclairer leurs actes, n'ont que faire d'avoir honte s'il arrive qu'ils se soient trompés : leur bonne foi et l'intention de faire pour le mieux doivent leur être comptées pour quelque chose.

Notre honorable collègue a rappelé que j'avais évalué à $25,000 par mille le coût de la section du Nouveau-Brunswick dans la division de l'Est. En un sens, il a raison, mais l'honorable député ne montre pas ici l'impartialité d'esprit que nous serions en lieu d'attendre de lui. Mon honorable ami aurait dû dire que mon évaluation du coût de cette section n'avait pas la portée que semble y donner la citation qu'il fait. Les évaluations que j'ai communiquées à la Chambre n'étaient pas de moi, mais d'un ingénieur capable et expérimenté, dont les hautes connaissances et l'intégrité ne peuvent être mises en doute. Le rapport dont je me suis servi venait de M. Schreiber, qui, dans le temps, était ingénieur en chef au ministère des Chemins de fer et des Canaux, homme de haute réputation, de l'intelligence et de la capacité du-

quel personne ne peut douter. M. Schreiber avait jugé que nous pouvions bâtir une voie ferrée du type de l'Intercolonial—et qui ne lui serait pas inférieur—moyennant $25,000 par mille à l'est de Québec, et $28,000 de Québec à Winnipeg. C'est à cela que mon honorable ami fait allusion quand il dit que j'ai évalué à $25,000 par mille l'établissement d'un chemin de fer au Nouveau-Brunswick. Je rappellerai à mon honorable ami qu'en présentant ces chiffres et les donnant comme ayant été fournis par M. Schreiber, j'ai déclaré que ce ne serait pas suffisant pour une voie ferrée comme nous la voulions.

C'est pourquoi j'ai ajouté à cette évaluation 25 p. 100 en chiffres ronds, pour répondre à ce que nous désirons. Ainsi, l'estimation que j'ai donnée pour la section du Nouveau-Brunswick n'était pas de $25,000 par mille, comme le dit mon honorable ami, mais de $31,200 par mille. La chose, du reste, n'a guère d'importance, puisque le coût réel dépasse de beaucoup l'une de l'autre de ces évaluations. Quoi qu'il en soit, ce que j'ai voulu faire comprendre à la Chambre, c'est que les chiffres que j'ai donnés ne répondaient pas à des évaluations que j'avais pu établir moi-même, car je n'ai pas les connaissances qu'il faut pour cela, mais ces chiffres sont ceux d'un rapport préparé par un ingénieur capable et intelligent.

L'honorable chef de l'opposition nous avait, lui aussi, donné certaines évaluations, et il les a citées l'autre soir :

J'ai évalué, a-t-il dit, à $40,000 par mille, pour 1,875 milles, le coût de la voie de Winnipeg à Moncton; soit $75,000,000 en tout.

Si, pour cette évaluation, l'honorable député a consulté quelque ingénieur ; il ne l'a pas dit à la Chambre ; il nous faut donc le tenir responsable des chiffres qu'il propose. J'avais pour appuyer mes évaluations le rapport d'un ingénieur ; lui n'avait rien de la sorte.

M. LANCASTER : Et il s'est montré plus exact que votre ingénieur ?

L'hon. M. FIELDING : L'un et l'autre ont manqué de vérité. Après avoir évalué à 75 millions le coût de la voie de Winnipeg à Moncton, mon honorable ami déclare maintenant qu'il faudra 124 millions. Il semble donc que ni mon honorable ami ni moi ne soyons venus très près de l'évaluation vraie.

M. LANCASTER : Lequel des deux s'en est le plus rapproché.

L'hon. M. FIELDING : Il ne paraît pas qu'il y ait grand'chose à faire entre nous deux. Mon évaluation du coût de la voie, de Québec à Winnipeg, était de $35,000 par mille, celle de mon honorable ami, de $40,000 par mille. On voit que la différence n'est pas grande.

M. LAKE : Il n'a pas tenu compte de la classification de Québec.

L'hon. M. FIELDING : Mes honorables amis n'ont pas tiré grand'chose de cette affaire de classification de Québec. Ce que le public y verra, c'est qu'un ingénieur, sans doute bien intentionné, mais qui s'est trompé, a cru devoir porter des accusations contre messieurs les commissaires du Transcontinental, faisant supposer qu'ils avaient dans la classification de la voie commis des irrégularités, peut-être même malhonnêtement agi ; que, l'affaire ayant été soumise à une enquête et cet ingénieur ayant dû se présenter devant le comité, où il s'est trouvé face à face avec les intéressés, il a franchement déclaré qu'il s'était trompé, et il a retiré ses accusations.

M. LENNOX : Nous n'avons que faire, et le pays pas plus que nous, du major Hodgins pour régler cette question.

L'hon. M. FIELDING : Le pays se trouve maintenant éclairé, puisque le major Hodgins qui a fait l'accusation a franchement reconnu devant le comité qu'il y avait erreur et qu'il n'accusait plus personne.

M. LENNOX : M. le major Hodgins n'a pas été seul à porter des accusations. Il en a été fait, et de beaucoup plus graves, par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et elles sont encore là.

M. SAM. HUGHES : Me serait-il permis de demander, à titre de renseignements, quelle accusation M. le major Hodgins a retirée ?

L'hon. M. FIELDING : Je n'assistais pas à la séance. C'est dans les journaux que j'ai pris la chose, et je la rapporte telle que le public la connaît, à savoir que M. le major Hodgins s'étant présenté devant le comité pour y soutenir une accusation faite par lui, a ouvertement reconnu, après examen, qu'il avait eu tort, que les différences constatées étaient de celles sur lesquelles il pouvait, en tout honnêteté, y avoir divergence d'opinions. Les trois faits à noter sont : premièrement, que le major Hodgins a fait des accusations ; deuxièmement, qu'il a retiré ces accusations, et, troisièmement, que, quand même MM. les commissaires du Transcontinental eussent voulu changer la classification, ils ne l'auraient pas pu, parce que c'est l'affaire de l'ingénieur en chef, et il n'y a pas un homme de l'un ou de l'autre côté de la Chambre qui osera mettre en doute l'intégrité de M. Hugh Lumsden. Mon honorable ami le chef de l'opposition, en présentant ce déplorable tableau qu'il a fait de l'avenir, ce tableau d'une époque où les chemins de fer seraient dans le marasme, et où la recette se verrait réduite à rien, a donné à la Chambre un état de l'énorme addition que nous

allions être obligés de faire à la dette publique, comme conséquence de cette entreprise. Mon honorable ami dit :

La dette publique actuelle du Canada est, je suppose, de 265 à 268 millions.

Il fait ici allusion à la dette nette, laquelle est ordinairement la base de nos calculs. Il continue ainsi :

Le coût de cette ligne, avant que nous ayons vu le bout de cette affaire, aura été d'au moins 190 millions, et, à moins que la recette ne contribue pour une forte part à payer cette somme—ce qui n'est guère probable dans l'état actuel des choses—la dette totale du Canada, quand le chemin sera fini, et sans prendre en considération aucune des entreprises futures qui nécessairement vont venir frapper à notre porte, comme par exemple le développement de nos ports et de nos voies navigables de l'intérieur, d'autres chemins de fer qu'il faudra subventionner, la dette publique du Canada, dis-je, aura probablement atteint l'énorme chiffre de 450 millions, et, cela, avant que nous ayons payé l'établissement de ce chemin de fer transcontinental national.

Mon honorable ami, je le répète, se complaît dans un pessimisme de la pire sorte. Il n'espère rien, il n'attend rien autre chose de cette affaire que la ruine. Il ne peut pas imaginer que la recette soit jamais en état de rien faire pour payer quoi que ce soit des sommes déboursées pour cet ouvrage. Pour lui chaque dollar du coût de ce chemin, qu'il fixe tantôt à 190 millions, tantôt à 250 millions, devra nécessairement s'ajouter à la dette du pays. J'espère que mon honorable ami n'aura pas toujours l'esprit aussi occupé de sombres prévisions. Les choses ne sont pas aussi mauvaises qu'il le dit, je puis lui en donner l'assurance. Comme déjà une partie considérable de cet argent a été dépensé, nous sommes en mesure de mettre ses pronostics à l'épreuve. Au 30 juin, nous avions payé pour le compte du Transcontinental 30 millions, ou à peu près. A l'idée de mon honorable ami, ces 30 millions devraient s'ajouter à la dette nette du Canada ; mais je suis heureux de pouvoir lui annoncer que nous n'avons pas ajouté même la moitié de cette somme à notre dette.

M. R. L. BORDEN : Combien ?

L'hon. M. FIELDING : Je n'ai pas les chiffres au juste ; mais je crois que ce n'est pas plus de 14 millions.

M. R. L. BORDEN : Je demande à combien s'élève la dette ?

L'hon. M. FIELDING : Le chiffre exact m'échappe. La dette nette est un peu plus forte que mon honorable ami l'a dit ; elle est d'environ 270 millions. Je prends pour base de mes calculs le chiffre de la dépense faite pour le Transcontinental depuis la convention et, par l'augmentation qui dans le même temps s'est produite dans notre dette, je vois que, si nous avons pu payer pour le compte du Transcontinental 30 millions et n'ajouter à la dette du pays que moins de la moitié de cette somme, nous pouvons marcher avec l'assurance que la ligne pourra être terminée sans que la dette du pays subisse un accroissement aussi considérable que mon honorable ami semble le croire.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre pourrait-il me dire à combien il estime que la dette nette va s'élever à la fin du présent exercice?

L'hon. M. FIELDING : Je ne voudrais pas m'aventurer à faire pareille prévision ; mais, supposé que nous devions ajouter à la dette publique cette énorme somme de 190 millions, ou de 250 millions, au choix de mon honorable ami, est-ce qu'il y aurait là de quoi tant nous alarmer, quand il s'agit de doter le pays d'un chemin de fer comme celui-là?

M. R. L. BORDEN : Est-ce que mon honorable ami a l'intention de faire penser que j'ai parlé des 250 millions à propos de la dette nette?

L'hon. M. FIELDING : Non, à ce propos, mon honorable ami a parlé de 190 millions.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai jamais prononcé le chiffre de 250 millions pour la dette nette. Mon honorable ami ne rapporte pas loyalement mes paroles. Il met absolument en oubli ce que j'ai dit à ce sujet. L'état que j'ai présenté à la Chambre se termine avec les item qui suivent : dépense totale comptant, $191,305,823 ; garantie des obligations, $58,048,000. En sus de la dépense comptant, le Gouvernement a pris l'engagement qui suit, par sa garantie des obligations :

Garantie des obligations émises pour la section des montagnes, comme ci-dessous..	$46,140,000
Garantie des obligations émises pour la section des prairies, 916 milles à $13,000 par mille..	11,908,600
Total..	$58,048,000

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami ne fait que répéter ce qu'il a déjà dit, et, par suite, j'aurai de même à faire la réplique déjà faite. J'appellerai de nouveau l'attention de la Chambre sur le tableau consigné à la page 12595 (version anglaise) du compte rendu des Débats, intitulé : " Etat de ce que le chemin de fer transcontinental national va coûter au Canada." Tous les articles de dépense sont là, sous forme tabulaire. Au bas du tableau, il y a le chiffre de $249,253,823.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les mots juste au-dessus?

L'hon. M. FIELDING : Comme je l'ai dit, mon honorable ami porte dans son état les

intérêts que nous payons, ceux que nous ne payons pas, l'argent payé comptant et la garantie des obligations. Il fait de tout cela un ensemble qui s'élève à $249,353,823, chiffre qu'il a ensuite corrigé, en y substituant celui de $250,968,723. Supposez avec cela que nous devions ajouter pour des voies ferrées cette très forte somme à la dette du Canada, la chose serait-elle aussi alarmante que mon honorable ami semble vouloir le faire penser? Est-ce que cela aurait vraiment pour effet de paralyser le crédit du Canada? Je pourrais rappeler à mon honrable ami qu'il y a au Canada une compagnie, celle du chemin de fer canadien du Pacifique, laquelle paye aujourd'hui intérêts et dividendes sur des actions et obligations dont le total ne va pas à moins de 311 millions. Si cette compagnie—et elle est puissante—est capable de porter ce fardeau et, pardessus le marché, de contribuer puissamment au développement du pays, supposez-vous que personne au Canada va prendre l'alarme parce que nous aurons ajouter à la dette publique 190 ou 250 millions ? D'ailleurs l'addition n'est que pour un temps ; car, en définitive, ce que cette entreprise va coûter au pays, ce n'est pas le coût de la construction, mais seulement sept années d'intérêts pour la division de l'Est et sept années d'intérêts pour la section des montagnes.

Que le chemin ait coûté plus que nous ne le pensions dans le principe, je le reconnais, et je n'ai nulle excuse à offrir. J'ai donné dans le temps les renseignements que j'avais pu obtenir en y mettant toute la circonspection possible. Pourrais-je faire mieux que de m'adresser à l'éminent ingénieur dont personne ne songe à mettre en doute l'intégrité et la capacité ? Ce sont ses propres renseignements que j'ai communiqués à la Chambre. Le chemin a coûté plus que nous ne nous y étions attendus, et cependant personne de ceux qui en 1904 ont voté pour ce projet du Transcontinental n'eût hésité à le faire, avec tout autant d'empressement, s'il avait su que l'entreprise allait coûter ce qu'elle nous a effectivement coûté.

Au reste, comparez les chiffres auxquels nous sommes arrivés avec ce que le Pacifique-Canadien a coûté. Le Pacifique-Canadien était une grande entreprise ; il a été libéralement doté, et je ne dis pas qu'il l'a été trop libéralement. Nous sommes tous fiers aujourd'hui du succès de cette entreprise, et nous avons oublié nos divergences d'autrefois ; mais nous savons que, pour assurer l'exécution de ce grand projet, le pays a dû faire d'énormes sacrifices, et, par comparaison, l'établissement du Transcontinental va s'opérer dans des conditions très favorables. Ce chemin, il est vrai, nous coûte plus que nous ne pensions ; mais il ne faut pas aller bien loin pour trouver une explication à la chose. Les compagnies de chemins de fer savent pourquoi cet écart s'est produit, car elles ont passé par là. Il en est de même des ingénieurs, lesquels ne seraient pas en peine de dire pourquoi la ligne coûte plus que nous n'avions prévu.

Chaque industriel du Canada dont les produits entrent dans la construction du Transcontinental, sait bien pourquoi ce chemin coûte plus cher, car il sait qu'il touche des prix plus élevés qu'en 1903. Chaque ouvrier de fabrique le sait aussi, car il reçoit un salaire plus élevé qu'en 1903 pour son travail sur le Transcontinental. Chaque fabricant de rails sait qu'il vend ses rails plus cher qu'en 1903. Chaque mineur, dans les mines de houille, sait qu'il obtient davantage pour la houille qu'il produit et qui sert à fabriquer les rails. Chaque bûcheron qui fournit les traverses, ou qui va aux chantiers couper du bois pour ces traverses sait pourquoi cette ligne coûte plus cher, car il sait bien que son salaire est plus élevé qu'en 1903. Chaque journalier sait bien que le surplus du salaire qu'il touche doit augmenter le coût de la vie. Mais du moment que ce chemin est bien construit, du moment que nous avons la satisfaction de savoir que nous avons le meilleur transcontinental qui ait jamais été construit sur le continent d'Amérique, du moment que cette voie est munie de tout ce qui lui est nécessaire, du moment que nous nous acheminons rapidement vers la réalisation de toutes nos espérances, le pays ne trouvera pas à redire à l'augmentation des dépenses, mais répondra: Nous voulions ce chemin en 1904, nous le voulons encore maintenant, et s'il est nécessaire que nous redonnions le pouvoir au Gouvernement qui nous a doté de cette ligne, ce sera là l'un des nombreux motifs qui nous engagera à le faire.

L'hon. M. HAGGART : Nous avons eu un débat très orageux à propos d'une question très simple. Mon honorable ami le leader de l'opposition avait demandé au Gouvernement quelques renseignements sur le coût du Transcontinental. Le ministre des Chemins de fer nous a communiqué ces renseignements. Mon honorable ami aligna quelques chiffres là-dessus et les a présentés à la Chambre et au pays. C'était là chose sur laquelle deux partis politiques pouvaient différer d'opinion, mais les experts qui dirigent le département des Chemins de fer ont exprimé là-dessus un avis qui diffère très peu de celui de mon honorable ami le leader de l'opposition. Alors, pourquoi tous ces flots d'éloquence ? Tout simplement parce que les chiffres qui nous sont maintenant présentés ne correspondent pas à ceux que le Gouvernement a communiqués maintes et maintes fois à cette Chambre, et parce que ces chiffres sont si énormes que le pays en a été stupéfait.

Dans les brochures de combat que ces honorables messieurs de la droite ont distribuées par tout le pays, ils ont déclaré que ce chemin de fer n'allait coûter que $8,700,000. La déclaration du ministre des Finances, et à laquelle il s'en tient toujours, est que ce

ne doit être que $13,000,000, et en plus l'intérêt.

L'hon. M. FIELDING : Ce n'est pas ce que je dis maintenant.

L'hon. M. HAGGART : Le leader du Gouvernement s'en tient toujours, je crois, à cette somme de $13,000,000. Le ministre des Chemins de fer en est arrivé maintenant à $25,000,000. Qu'on me permette quelques remarques au sujet de ce qu'on a dit être l'énoncé extravagant du leader de l'opposition. Le ministre des Finances cherche à tirer parti le plus possible de cet énoncé. Cela est intitulée " Etat du coût, pour le Canada, du chemin de fer national transcontinental," et le ministre des Finances cherche à faire croire à la Chambre que le leader de l'opposition a prétendu que le coût total de cette ligne pour le Trésor public serait $250,000,000. Mon honorable ami n'a jamais voulu dire semblable chose.

M. R. L. BORDEN : Et n'a jamais dit, non plus, semblable chose.

L'hon. M. HAGGART : Il n'a jamais dit cela, et il a remis au ministre des Chemins de fer une copie de l'état dressé par lui, et il n'y a pas la trace de ce montant. Mon honorable ami a parlé de $191,000,000, et le ministre des Finances dit que mon honorable ami cherche à tromper le pays en faisant un semblable énoncé. Le ministre des Finances n'a cependant fourni aucune preuve de ce qu'il avance. C'est la logique du ministre des Finances qui est ici entièrement fausse. Supposons que le gouvernement impérial entreprendrait de construire un dock à Gibraltar au coût de £1,000,000 sterling, et qu'il recevrait des navires, des droits de quaiage lui représentant l'intérêt. Par conséquent, ce million de livres sterling ne constituerait pas une dépense directe pour le gouvernement impérial, car il recevrait d'année en année en droits de quaiage, une compensation correspondante. Le ministre des Finances se laisse ici guider par la même idée. Ce placement étant porté au compte du capital, tout est bel et bien ; cela ne paraît pas au compte de profits et pertes, et il est alors à même de pouvoir faire un excellent rapport financier.

Mais il suffit d'examiner un moment la façon dont s'y prennent les autorités impériales pour tenir les comptes se rattachant aux dépenses imputables sur le capital et d'user de sens commun pour se convaincre à quel point la comptabilité du ministre des Finances laisse à désirer. L'honorable ministre y est revenu à diverses reprises. Comme tout cela est porté au compte du capital, et que nous ne payons intérêt là-dessus que durant sept ans, il prétend que ce montant ne doit pas être porté au passif du pays. Le ministre des Finances s'écrie que cette dépense est pour nous un placement superbe, car on nous redonne notre argent. On ne nous redonne pas, bien entendu, le 7 p. 100 ni l'intérêt que nous avons perdu sur ce placement en argent. Mais mon honorable ami semble croire que, si le chemin de fer nous revient un jour, nous aurons fait là une excellente affaire. Je suis prêt à admettre qu'il est possible que le chemin de fer allant du Pacifique au lac Supérieur soit une bonne affaire. Mais c'est là la section qui appartient en propre au Grand-Tronc-Pacifique, et c'est la seule section dans laquelle cette compagnie est intéressée. Mais le ministre des Chemins de fer s'imagine-t-il que, si nous étions obligés de prendre à notre charge la section allant de Winnipeg à Moncton, cela nous donnerait la valeur de l'argent que nous y aurions mis ? Cette section traverse-t-elle la riche région agricole ou minière par laquelle passe l'Intercolonial dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse ? Loin de là, car de Winnipeg à Québec, ce n'est ni plus ni moins en réalité qu'un immense désert. L'expérience du Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern est là pour nous démontrer qu'il faut beaucoup de temps pour créer du trafic. Certaines parties du Canadian-Northern sont construites depuis dix-huit ans, d'autres parties depuis douze, huit et six ans, et ce chemin de fer, bien que traversant de riches terrains agricoles dans les territoires du Nord-Ouest, ne fait que commencer à fonctionner sur une bonne base financière, mais c'est tout juste. Il est possible qu'en quatre ou cinq ans le Grand-Tronc-Pacifique puisse être une bonne exploitation financière, pour la section allant du Pacifique au lac Supérieur, avec le trafic que donnera cette superbe étendue du pays. Mais, quant à la section allant de Winnipeg à Moncton, vous pourrez bien la garder vingt-cinq ou cinquante ans, et au bout de ce temps-là vous serez encore plus pauvres qu'au commencement. Nous avons toute raison d'en venir à cette conclusion en voyant de quelle manière l'Intercolonial fonctionne avec un déficit de $4,800,000 par année. Quand il s'agira d'une ligne passant par une région qui est loin d'être aussi avantageuse que celle traversée par l'Intercolonial, il faudra compter avec des déficits de $6,000,000 ou $7,000,000, et au lieu d'un actif pour tout l'argent que vous aurez déboursé, vous vous trouverez avoir sur les bras un éléphant qui coûtera chaque année au pays des millions de dollars.

Mais on nous dit que nous avons la garantie du Grand-Tronc-Pacifique qu'au bout de sept ou dix ans cette compagnie paiera l'intérêt sur le montant. Quelle est la garantie du Grand-Tronc-Pacifique ? C'est une garantie sur la valeur de l'entreprise. Cela ne lie aucunement les porteurs d'actions du Grand-Tronc-Pacifique. S'ils construisent un chemin de fer du Pacifique au lac Supérieur, ils n'assument aucune responsabilité de ce genre. Ce ne sont que des actionnaires réels du Grand-Tronc-Pacifique

qui font cette promesse au Gouvernement. Supposons qu'ils viennent nous dire quils ne peuvent pas maintenir la ligne en service, et que les revenus n'en équilibrent pas les dépenses. Ils peuvent alors forcer l'Etat à prendre la ligne sur ses charges. Ils peuvent venir nous dire qu'ils en ont assez, et alors quels recours aurions-nous contre eux ? Nous n'en aurions aucun. Vous seriez forcés de prendre la ligne à votre charge. Vous vous trouverez avoir sur les bras un chemin de fer pour lequel vous aurez dépensé $191,000,000 ; et alors il aurait mieux valu que tout cet argent eût été jeté tout bonnement dans le lac Supérieur, parce que vous vous trouverez avoir assumé une responsabilité de $5,000,000 ou $6,000,000 par année pour tenir ce chemin de fer en service. Le ministre des Finances a présenté un état estimatif démontrant que la section orientale de cette voie coûterait de $25,000 à $28,000 par mille, et en plus 25 p. 100, pour en faire la ligne modèle que désire M. Charlton. Le ministre des Finances a oublié que, dans cet état estimatif il comprenait le coût total du pont de Québec, à venir jusqu'à ce moment-là. A-t-il oublié cela ? S'il l'a oublié, il serait peut-être bon que je lui remette sous les yeux ce qui apparaît à cette date dans les colonnes des débats :

Ajoutant ensemble toutes les diverses sommes—la valeur présente de l'intérêt de sept ans sur la section de l'Est, d'abord, sur la base de $25,000 et $28,000 par mille, ainsi que le calcul en a été fait ; l'intérêt de sept ans sur le pont de Québec représenté par sa valeur actuelle.

L'hon. M. FIELDING : Cela sera probablement sur les $2,000,000, montant auquel j'ai évalué la proportion à porter au compte du Transcontinental national.

L'hon. M. HAGGART : Vous y comprenez le pont de Québec ?

L'hon. M. FIELDING : Jusqu'à concurrence de $2,000,000.

L'hon. M. HAGGART : Le ministre a présenté un exposé et a demandé une garantie de $6,200,000 et quelques dollars ou des obligations délivrées à la compagnie du pont de Québec. Ses chiffres, dans l'état estimatif pour le pont de Québec, étaient $500,000 trop bas :

La responsabilité de l'Etat pour le pont de Québec a été limitée par le chapitre 51 des Statuts de 1902, à une garantie du paiement du principal et de l'intérêt sur l'émission d'obligation autorisée par la compagnie jusqu'à concurrence de $6,678,000. Cette garantie a été donnée, les obligations ont été émises et déposées à la Banque de Montréal en garantie pour les fonds. Sur ces obligations garanties, il en a été retourné au Gouvernement pour £478,000 sterling, environ $2,330,000, qui sont retenus comme garantie subsidiaire pour une avance de $2,000,000. Nous avons donc avancé $2,000 sur ce montant. Les obligations restantes, et qui représentent un montant en livres sterling équivalent à 14,348,200, sont en souffrance à la Banque de Montréal. La réclamation de la banque contre la compagnie du pont, le 13 avril 1908, était de $3,773,000 pour avances générales et intérêt, et il y a une autre avance spéciale de $174,000.

Si on déduit cela du montant que la banque détient en garantie, il reste, pour représenter les avances faites par le Gouvernement, $5,900,000, c'est-à-dire environ $500,000 de moins qu'il n'apparaît sur l'état estimatif de mon honorable ami. Je me rappelle que le ministre des Finances, quand il a présenté sa motion pour la garantie des obligations par le Trésor public, a déclaré que le pont de Québec était partie essentielle de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Je l'ai cru, moi aussi. Eh bien, qu'allez-vous faire ? Allez-vous mettre le terminus du Grand-Tronc-Pacifique à Québec, ou avez-vous l'intention de construire un pont à Lévis pour raccorder ce chemin avec la section de Lévis ? Il n'y a aucun doute que l'Etat sera forcé de construire ce pont, soit comme entreprise distincte ou comme partie du Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable leader de l'opposition a déclaré qu'il lui importait peu de savoir sous quel nom l'argent serait dépensé pour le pont de Québec. Ce sur quoi il voulait attirer l'attention du pays, c'était la dépense énorme contractée pour qu'il pût être dit que l'Etat avait fait sa part dans la construction du Transcontinental.

L'état estimatif de $9,000,000 de mon honorable ami n'a pas jusqu'ici été l'objet d'aucune attaque ni mise en doute. Il est possible que ces chiffres soient trop élevés, je n'en sais rien ; mais, ce que je sais, c'est qu'on a déjà dépensé pour cela $5,900,000; et je serais porté à croire que le Gouvernement, étant donné qu'il a dû aller aux renseignements pour savoir ce que coûterait le nouveau pont, sait parfaitement que cet état estimatif de $9,000,000 est exact. Les $11,196,290, ainsi que mon honorable ami le fait voir, ne sont dans le moment qu'un montant hypothétique, et c'est bien ainsi que le ministre des Chemins de fer et le ministre des Finances le considèrent. Mais quelles sont les probabilités? Au bout de sept ans de service de ce chemin de fer, de Winnipeg à Moncton par voie du pont de Québec, si le pont est construit par une compagnie, quel montant d'argent le Grand-Tronc-Pacifique aura-t-il probablement à payer pour l'usage de ce pont par le Transcontinental ? Si on en juge par les chemins de fer déjà construits en des régions plus avantageusement partagées, les probabilités sont que le Gouvernement et le pays durant vingt ans ensuite, et le Grand-Tronc-Pacifique s'il est en état de le faire, paieront pour l'exploitation de la ligne plus qu'il n'en retireront en revenus. Ce ne serait pas aller trop loin que d'ajouter les

trois années d'intérêt, mais mon honorable ami s'écrie : Non pas, enlevez cela ! Imaginez donc quel argument invoque le ministre des Finances pour le terminus de Moncton ! Les $750,000 seront dépensés là, mais voici que, par un simple tour de passe-passe, il se trouve que c'est le pays qui construira les ateliers, et cela ne sera porté ni au passif du pays ni à celui du Grand-Tronc-Pacifique. Il est possible qu'on ait songé pour cela à l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM : C'est bien cela. C'est là où nous avons porté cette somme.

L'hon. M. HAGGART : Vous dépensez pour l'Intercolonial $750,000 de plus qu'il n'est nécessaire, parce qu'il est possible que le Grand-Tronc-Pacifique aboutisse à Moncton, et ce n'est pas le Transcontinental national qui aura à payer cela. Il importe peu de savoir à quel compte cela sera porté. C'est le pays qui paiera ces $750,000, et si ce n'était pas que le Grand-Tronc-Pacifique doit aboutir à Moncton nous n'aurions pas à débourser cet argent.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami est dans l'erreur. Il doit admettre que l'agrandissement de certains bâtiments est loin de coûter autant qu'une reconstruction à neuf. Et il nous fallait des ateliers à Moncton. La seule différence est que peut-être, sans cela, nous aurions construit moins en grand.

L'hon. M. HAGGART : Je m'en rapportais aux chiffres mêmes de mon honorable ami. Mais en réponse à la question de mon honorable ami, le ministre nous communique l'information que le Gouvernement dépense $750,000 de plus à Moncton, à cause du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'il n'était que juste de porter au compte du Grand-Tronc-Pacifique $750,000 pour sa part, mais nous ne dépensons pas cela en plus pour cette compagnie.

M. LENNOX : Alors, il n'est pas juste de porter ce compte à son débit.

L'hon. M. GRAHAM : Au contraire.

L'hon. M. HAGGART : Voici ce que je trouve dans mon mémoire :

Pour les termini de Moncton, la somme de $97,000 a été comprise dans le tout pour un parc terminal.

Alors, cela est ajouté aux frais de construction de la voie.

En ce qui concerne les ateliers, on suppose qu'un arrangement sera fait pour l'usage en commun des ateliers de l'Intercolonial. Cela étant, la part de dépenses de capital du Transcontinental national est estimé à $750,000, ou, à 4 p. 100 d'intérêt, $50,000 par année.

Le Gouvernement a estimé à un montant allant de $25,000 à $28,000 par mille le coût de cette ligne, mais s'aperçut dans la suite que le coût en serait de $63,000 par mille. Je crois pouvoir assurer qu'avec les parcs terminaux et diverses autres améliorations on ne pourra pas construire ce chemin à beaucoup moins que $70,000 par mille. Le ministre des Chemins de fer dit que le coût excessif a été causé par l'adoption des courbes et rampes modernes, et il ajoute que de grandes dépenses sont faites présentement par le Pacifique-Canadien, le Canadian-Northern et le Grand-Tronc pour doter ces réseaux de tous les derniers perfectionnements. Cela est parfaitement vrai, mais il ajoute aussi que les lignes qu'on est présentement à construire dans la région que devra traverser le Grand-Tronc-Pacifique sont construites sur le principe qu'il est préférable et meilleur marché d'avoir des rampes de 4 dixièmes pour cent en une direction et de 6 dixièmes pour cent en une autre direction. L'expérience des industriels de chemins de fer enseigne tout le contraire. Il n'est pas un employé de chemin de fer en ce pays, surtout ceux du Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern, qui ne sache à quel point il est absurde de prétendre qu'on peut construire un chemin de fer de première classe, de Winnipeg à Québec, avec les courbes et rampes mentionnées par le ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Les compagnies prennent pour règle d'établir d'abord leur chemin de fer avec des pentes et des courbes modérées et, ensuite, lorsqu'elles ont fait naître le trafic, elles mettent leur voie ferrée sur un meilleur pied. C'est à cela que tendait le traité signé en premier lieu avec le Grand-Tronc-Pacifique. Il n'est pas nécessaire de construire un chemin de fer dont les pentes ne dépassent pas quatre dixièmes de 1 p. 100 et les plus grandes courbes, 4 degrés, aux termes du traité conclu avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. La voie qui relie Montréal à Toronto n'a pas des pentes aussi douces ni des courbes aussi peu prononcées.

Le plus que nous étions tenus de faire, c'était d'établir une voie ferrée comparable à celle qui s'étend de Montréal à Toronto. Le ministre des Chemins de fer et Canaux déclare que la compagnie du Grand-Tronc, à cause des difficultés que présente l'exploitation de son chemin avec les pentes et les courbes actuelles entre Montréal et Toronto, se propose d'abandonner le tracé qui passe par Searborough-Heights et de longer la rive des lacs. La convention permet au Grand-Tronc-Pacifique de conserver des rampes d'au moins 90 pieds par mille.

Lorsqu'on prejeta de construire ce chemin de fer, j'exprimai mon opinion au sujet du pays qu'il aurait à traverser entre Winnipeg et Québec ; j'ai déclaré que la voie ferrée coûterait, au bas mot, $50,000 par mille, et j'ai déclaré que les dépenses qu'entraînerait la construction du pont de Québec dépasserait la somme que le pays

aurait à débourser, au dire du premier ministre et du ministre des Finances. Je ne croyais guère que le Gouvernement renoncerait à construire la partie du chemin qui reliera Québec à Moncton, et je ne le crois pas encore. J'ai rappelé les études faites par sir Sanford Fleming et j'ai fait observer qu'il était impossible de trouver une meilleure route, eu égard à la distance, aux pentes et aux frais d'établissement. Le premier ministre répondit qu'on abrégerait de 100 à 130 milles le trajet entre Lévis et Moncton. L'entreprise est adjugée et le tracé entre Lévis et Moncton est-il d'un mille plus court que le parcours actuellement suivi ?

M. E. M. MACDONALD : Puis-je demander à l'honorable député si l'opposition est aujourd'hui d'avis que le Grand-Tronc-Pacifique ne devrait pas être construit, en tout ou en partie.

L'hon. M. HAGGART : Je ne suis pas autorisé à parler au nom de l'opposition ni à exposer sa politique.

M. E. M. MACDONALD : Qu'en dites-vous, vous-même ?

L'hon. M. HAGGART : J'ai approuvé le projet de construire le Grand-Tronc-Pacifique. J'ai déclaré que les dépenses qu'on se proposait de faire entre Winnipeg et Québec étaient inutiles. J'ai ajouté que, parmi toutes les extravagances et tous les gaspillages auxquels le Gouvernement canadien s'était livré, la construction d'un chemin de fer de Québec à Moncton devait occuper le premier rang, parce que l'établissement d'une voie parallèle à l'Intercolonial, qui appartient à l'Etat amoindriront la valeur d'une propriété qui n'est d'aucune utilité pour le public, et parce qu'on se proposait de plus, le ministre des Chemins de fer et des Canaux le déclare, de doubler la voie entre Moncton et Halifax ou, si les pentes rendaient ce projet irréalisable, de construire une ligne directe sur Halifax.

M. JOHNSTON : Projet absolument satisfaisant.

L'hon. M. HAGGART : De tous les propos extravagants du ministre des Chemins de fer, celui-ci est le plus osé. Il est impossible qu'il nourrisse un projet semblable.

M. CONMEE : L'honorable député approuve-t-il la construction de la division de Winnipeg à Québec ? Je comprends qu'il désapprouve le projet d'établir une voie ferrée de Québec à Moncton et je voudrais savoir si sa désapprobation s'étend à la division de Winnipeg à Québec.

L'hon. M. FIELDING : Oui, il le dit.

L'hon. M. HAGGART : Je ne crois pas que la division de Winnipeg à Québec soit une entreprise lucrative pendant les cinquante années prochaines.

M. CONMEE : Je demande si l'honorable député en approuve la construction.

L'hon. M. HAGGART : L'an dernier, j'ai traité ce sujet pendant près d'une heure et les députés ministériels m'ont fait l'honneur d'opiner dans mon sens. Ils ont pris modèle sur mon discours, lorsqu'ils ont expliqué le projet de construction du Transcontinental.

L'hon. M. FIELDING : Cela explique les erreurs commises.

L'hon. M. HAGGART : Et ils m'ont fait l'honneur de reconnaître que j'avais été le premier à imaginer et à proposer ce projet. Mais, s'il s'agit d'un chemin de fer comme celui que le Gouvernement construit actuellement entre Winnipeg et Québec, avec l'intention de le prolonger jusqu'à Halifax ou Saint-Jean, et de la prétention de l'utiliser profitablement pour le transport du grain du Nord-Ouest jusqu'au littoral, je ne crois pas qu'on trouve dans tout le pays, abstraction faite des cercles du chemin de fer, un homme sensé qui dira que ce projet est réalisable. Il a l'appui de quelques politiciens qui désirent capter des suffrages dans leurs provinces respectives en promettant monts et merveilles au public.

Les déclarations du chef de l'opposition concernant la situation financière de l'entreprise sont absoluments exactes. C'est un argument futile que celui du ministre des Finances qui prétend que le pays n'a pas contracté de dette parce que le Grand-Tronc-Pacifique s'engage à payer au bout de sept ans. La responsabilité du pays commence au moment où le paiement est effectué. Nous ignorons si nous serons remboursés un jour.

Nous pouvons croire le contraire, mais nos créanciers considéreront comme une dette notre garantie du remboursement des obligations pour la section des montagnes et celle des prairies. Nous ne serons peut-être jamais obligés de payer l'intérêt de la somme qu'aura coûtée la section de l'océan Pacifique au lac Supérieur. Là-bas, la ligne traverse un pays fertile et elle rendra les grains dans les ports d'où ils pourront être expédiés le plus promptement aux marchés de l'univers. Le développement des immenses ressources de la Colombie-Anglaise et des provinces de l'Ouest rendra nécessaire ces trois chemins de fer, le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien et la Grand-Tronc-Pacifique.

Le parti conservateur n'a jamais combattu le projet de prolonger le Grand-Tronc jusque dans l'Ouest et nous aurions pu l'amener jusqu'au lac Supérieur à peu de frais sans faire assumer au Canada les responsabilités immenses que ce projet entraîne.

J'ai regretté de voir le ministre des Finances dans l'embarras où il s'est trouvé lorsqu'il a tenté de répondre aux déclara-

tions du chef de l'opposition. Règle générale, ses raisonnements brillent par leur clarté, mais il a tellement pataugé que c'est ma pitié, et non mon courroux, qu'il a excitée. J'espère que la prochaine fois que le ministre des Finances aura à traiter une question financière, il aura une tâche moins ingrate, car aujourd'hui il a prouvé qu'il comprenait que c'était une vaine tentative que de vouloir nier les chiffres cités par le chef de l'opposition. Les assertions de ce dernier au sujet de la responsabilité que le pays assume en construisant ce chemin de fer n'ont pas été contredites. Les dépenses seront énormes et le ministre des Finances fait mieux de le reconnaître dès maintenant. Il est peut-être trop tard pour rebrousser chemin, mais il devrait s'occuper sérieusement de rogner toutes les dépenses qui ne sont pas essentielles à l'accomplissement de l'entreprise.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford) : Pendant l'examen de ce sujet, trois questions se sont présentées à mon esprit. D'abord, le Gouvernement s'est-il réellement efforcé de connaître quel serait le coût réel de l'entreprise, lorsqu'il a lancé ce projet ; deuxièmement, quel devait être le caractère de l'entreprise ; troisièmement, essaie-t-on vraiment de tenir les engagements qu'on a pris envers le public ?

Le chef de l'opposition a clairement démontré à tous les esprits impartiaux qu'on a trompé le Parlement canadien au début de l'affaire. J'ai été surpris d'entendre aujourd'hui le ministre des Finances soutenir les faussetés que le Gouvernement avait débitées en 1903. Ce chiffre de $15,000,000 semble encore l'obséder. Ouvrez les comptes publics du Canada et, à la date du 31 d'octobre 1907, vous trouverez l'inscription suivante, sous la signature de l'honorable W. S. Fielding :

Dépenses imputables sur le capital.	
Chemin de fer intercolonial.. ..	$1,473,907
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard..	91,210
Chemin de fer national transcontinental..	5,537,867

Cela démontre qu'on met les dépenses du Transcontinental dans la même catégorie que les dépenses de l'Intercolonial. Néanmoins, le ministre des Finances persiste à dire que tout ce que le Transcontinental coûtera au pays, ce sera le montant de l'intérêt de la somme dépensée pendant la construction. Le ministre des Finances oserait-il aller trouver ses banquiers et contracter des emprunts, en leur disant que l'entreprise ne coûtera que $13,000,000 tandis que, de l'aveu du ministre des Chemins de fer lui-même, il coûterait de $125,000,000 à $200,000,000 ?

L'hon. A. G. Blair a remis son portefeuille parce qu'il refusait d'approuver le raisonnement que le ministre des Finances a développé aujourd'hui. Il a donné le chiffre de $120,000,000 comme le résultat d'une estimation franche et loyale du coût probable du chemin de fer transcontiental. Apparemment, tous les autres ministres refusèrent d'accepter ses calculs et firent une estimation de $13,000,000, en ne supputant que l'intérêt. Mais M. Blair, qui était intelligent et habile, sortit du ministère parce qu'il ne voulait pas accepter leur raisonnement.

Une telle déclaration du ministre des Finances n'est pas de nature à donner à la population canadienne l'assurance que nos capitaux sont actuellement en mains sûres. Je me demande si, au fond, le ministre ajoute foi à ses propres paroles. Il a cité l'exemple d'un courtier d'immeubles qui, ayant consacré $10,000 à l'achat d'une maison, louerait aussitôt celle-ci pour 50 ans, ce qui serait une excellente affaire. D'accord, mais il oublie que les $10,000 ont été employés à l'acquisition de cette maison, de même que les fonds empruntés grâce au crédit national ont servi à la construction du Transcontinental.

Le ministre déclare que nous avons garanti le remboursement des obligations du Pacifique-Canadien et que nous n'avons rien perdu. Il ajoute que nous avons aussi garanti le remboursement des obligations du Canadian-Northern et que nous n'avons rien perdu jusqu'à ce jour. En effet, mais il n'a pas parlé des obligations de la compagnie du pont de Québec. Dira-t-il que nous ne perdrons rien dans ce cas-là ? il donne deux exemples, je lui en cite un troisième ; à lui de faire ses réflexions. Deux placements sur trois peuvent être avantageux tandis que le troisième serait désastreux.

Il ne manque pas de gens au Canada qui croient que toute la division de l'Est est vouée à un insuccès monumental.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député s'oppose-t-il à la construction du pont de Québec ?

M. COCKSHUTT : J'aborderai bientôt cette question et je tâcherai de démontrer que le pont de Québec fait logiquement partie de l'entreprise. Mais, je déclare que la division de l'Est, qu'elle soit profitable ou non, est une obligation assumée par le pays. Il est possible que l'honorable chef de l'opposition a eu tort, à strictement parler, de dire que la dette publique était augmentée de $200,000,000 par cette entreprise; mais il aurait eu pleinement raison s'il avait dit la dette brute, au lieu de la dette nette. Sa prétention était que les paiements en espèces que le pays aurait à faire seraient de $191,000,000 ; mais il n'a jamais soutenu que la garantie des obligations faisait partie de ces paiements en espèces.

Parmi ceux d'entre nous qui ont entendu les orateurs de la droite, en 1903, affirmer que cette ligne serait construite pour $13,000,000, quel est celui qui s'attendait que cette année nous aurions à discuter un crédit de $30,000,000 affecté à la construction de la ligne pour un seul exercice ?

Le ministre des Finances a déclaré que $30,000,000 ont déjà été dépensé pour cette ligne et le Gouvernement demande maintenant une autre somme de $30,000,000.

Il est donc évident que le projet a été exposé au pays sous de fausses couleurs. Tous les efforts des membres de la droite pour échapper aux conséquences de ces fausses déclarations sont inutiles. Elles sont consignées dans les débats, dans les journaux et dans les brochures du combat. Tout le monde sait que, pendant la dernière campagne, le grand sujet de discussion était la construction du Grand-Tronc-Pacifique et le coût de cette entreprise.

Puisqu'on a parlé de pamphlets électoraux, je citerai quelques lignes d'une brochure partie de cette Chambre et distribuée à profusion dans tout le pays pour quelqu'un qui était censé parler au nom du parti. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux s'est plaint des titres ! Que dit-il du titre de la brochure en question. "Un chemin de fer transcontinental pour $13,000,000," et au-dessous on lit :

Le trait saillant de l'opération, c'est la partie financière. C'est un fait reconnu et indiscutable que les dépenses que le pays aura à faire pour la construction de cette ligne ne dépasseront pas $13,000,000; si une somme de $8,853,502 était placée aujourd'hui dans une compagnie d'assurance ou de placement, d'ici à la fin des travaux, elle rapporterait suffisamment pour faire face à toutes les dépenses. Cette somme paraît insignifiante quand on la compare aux 25,000,000 d'acres de terre, aux $63,000,000 en argent et aux sections de chemin de fer toutes construites que l'Etat a donnés au Pacifique-Canadien, et cependant elle représente la totalité des obligations du pays.

Que dit cette brochure du contre-projet du chef de l'opposition ? Tient-elle compte dans le cas du contre-projet des déductions que le ministre des Finances réclame pour le projet ministériel ? Pas du tout. Voici ce que dit la brochure du projet des conservateurs :

Le contre-projet Borden soumis au Parlement est un aveu de la nécessité d'un nouveau transcontinental. D'après les calculs de sir William Mulock, cependant, l'exécution de ce projet coûterait $266,000,000.

Ce sont les seuls chiffres que l'on donne. On ne fait aucune déduction en raison de l'acquisition du Canada-Atlantique entre Montréal et Parry-Sound qui aurait fait partie de cette ligne. Cela n'empêche pas les membres de la droite de réclamer aujourd'hui en faveur de leur entreprise toutes sortes de déductions sous le prétexte que le pays n'aura qu'à payer l'intérêt sur cette dette. Le ministre ne permettra certes pas que l'on dise à l'étranger qu'il veut constituer le Transcontinental sur d'autres bases que celles de l'Intercolonial, et toutes les sommes dépensées pour l'Intercolonial sont inscrites dans les comptes publics. Le seul point sur lequel le ministre diffère d'avec le chef de l'opposition, c'est que ce dernier a parlé de la dette brute au lieu de la dette nette.

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

Reprise de la Séance.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se déclare en comité des subsides.

Chemin de fer national transcontinental.—Etudes et construction, $30,000,000.

M. HENDERSON : Pourquoi le ministre a-t-il besoin de $30,000,000 lorsqu'il dit que ce chemin de fer ne coûtera que $26,000,000 ?

L'hon. M. FIELDING : Vous serez obligé de donner avis de cette question.

Service maritime et transport des dépêches entre la Grande-Bretagne et le Canada, $550,000.

L'hon. M. FIELDING : C'est une entreprise qui a été adjugée à la compagnie et dont elle a affermé une partie au Pacifique-Canadien.

M. FOWLER : Quelle proportion de l'entreprise a-t-elle affermée ?

L'hon. M. FIELDING : Je crois qu'il est entendu que la compagnie Allan fournit le "Virginian" et le "Victorian" et le Pacifique-Canadien, les deux "Empress" de sorte qu'ensemble ces deux compagnies donnent un excellent service. Les paiements ont lieu sur le pied de tant par voyage selon la qualité du steamer. Comme les steamers qui font le service appartiennent à une meilleure classe, nous sommes tenus de payer un peu plus cher, de sorte qu'il y a parfois augmentation de la subvention.

Indiens d'Ontario et de Québec, $150,155.

M. STAPLES : Où en est rendue la vente de la réserve indienne du lac des Cygnes ?

L'hon. M. OLIVER : Nous n'avons réussi à obtenir le délaissement que d'une partie de la réserve et nous nous proposons de la vendre cet automne, vers la fin des récoltes, afin que les colons des environs puissent enchérir plus aisément.

M. STAPLES : La dernière fois que j'ai demandé des renseignements, le ministre m'a répondu que la vente aurait probablement lieu au cours de l'été. Il tiendra sans doute ce qu'il dit maintenant et fera faire la vente l'automne prochain, ce qui serait un avantage pour les colons des environs. J'espère qu'il tiendra parole, fera vendre la propriété et n'épargnera rien afin d'obtenir le délaissement de l'autre partie de la réserve en vue de la livrer à l'occupation.

A-t-on l'intention de poursuivre les négociations ?

L'hon. M. OLIVER : Mais, il est difficile d'obtenir des Indiens la vente de toute la réserve, parce que dans ce cas ils seraient obligés de déménager. Ils n'ont pas refusé de se dessaisir d'une partie de la réserve située près de Battleford, mais la réserve du lac des Cygnes est leur asile et il leur répugne d'y renoncer complètement. Toutefois, si les résultats de la vente sont satisfaisants, ils se dessaisiront peut-être du reste.

M. STAPLES : Vendra-t-on la réserve à l'enchère ?

L'hon. M. OLIVER : Oui, par quart de section.

M. STAPLES : Quels avis d'adjudication le ministre entend-il publier ?

L'hon. M. OLIVER: Règle générale, nous publions des avis suffisants, pendant un mois ou deux, dans les principaux journaux de la capitale et les feuilles régionales. Les annonces ne feront pas défaut.

M. LAKE : A mon avis, le ministre devra établir de nouveaux règlements au sujet des annonces, s'il veut tenir cette promesse. Je me suis renseigné sur plusieurs ventes de parties de différentes réserves qui ont été livrées à l'occupation parce que les Indiens les avaient délaissées. Le ministre sait que les terres des Indiens sont comme un dépôt entre nos mains et que nous ne devons rien épargner afin d'en tirer tout le parti possible dans leur intérêt.

Ils me semblent que les annonces sont affaires de clientèle politique. Dans le passé, j'ai constaté que les avis d'adjudication relatifs aux terres indiennes n'étaient publiés que par les journaux inscrits sur la liste des favoris du ministère. C'est une faute, car cela ne donne pas toute la publicité nécessaire dans la région même. Prenez pour exemple la vente de la réserve des Pasquas qui a eu lieu à des prix assez raisonnables. Je suis d'avis que les prix eussent été plus élevés, si la vente avait été mieux annoncée. Les avis ont paru dans un journal ou deux, mais ils n'ont pas été publiés dans tous les journaux qui comptaient des lecteurs dans ce district. Par conséquent, plusieurs personnes ont ignoré que la vente devait avoir lieu.

M. Graham, l'inspecteur de l'agence indienne, qui a présidé à la vente, déclare dans son rapport que celle-ci n'a pas été suffisamment annoncée, que plusieurs personnes n'ont pas lu les avis d'adjudication. Pour citer un exemple, je dirai qu'il se publie deux journaux dans la ville d'Indian-Head, la plus rapprochée de cette réserve. L'un est libéral et l'autre conservateur. L'annonce n'a paru que dans le journal libéral, de sorte que ceux qui n'étaient abonnés qu'à la feuille conservatrice n'ont pas appris la vente. Moi-même, j'ai voulu en connaître le date et n'ai pas pu l'apprendre.

Voici les termes dont se sert M. Graham :

Je regrette que la vente n'ait pas été annoncée dans les journaux de l'endroit. Des citoyens de Regina, de Indian-Head et d'autres localités des environs n'en ont rien su.

L'annonce a paru dans quelques-uns de ces journaux, mais pas dans tous.

Ce n'est pas la seule vente au sujet de laquelle les avis ont été insuffisants, d'après ce que j'ai constaté. La vente de la réserve de la Montagne de l'Orignal a donné lieu aux mêmes récriminations. Quelqu'un qui est aujourd'hui fonctionnaire public— agent des Indiens— s'est plaint qu'il n'avait pas vu l'annonce. Dans ce cas-là, la publication de l'annonce a été autorisée d'Ottawa le 8 d'octobre ; la vente étant fixée au 15 de novembre. La 1re annonce a paru les 25 et 28 d'octobre dans le " Free Press ", de Winnipeg, et l' " Albertan " de Calgary. L'annonce a aussi paru dans l'un des journaux français du Manitoba et dans le " Spectator " de Moosomin. Le 7 de novembre, la première annonce a été publiée dans le " Spectator ", de Moosomin. C'est l'endroit le plus raproché de cette réserve. Aussi, lorsque la vente a eu lieu, les enchères ont été presque nulles. Les conditions de la vente étaient telles que celui qui voulait faire une offre devait la transmettre à Ottawa, avec un acompte sur le 1er versement. Par conséquent, l'annonce de la vente qui devait avoir lieu le 15 ayant paru le 7 de novembre, il fut impossible à ceux qui la voyaient pour la première fois d'envoyer leur soumission, de sorte que les enchérisseurs furent rares.

L'hon. M. OLIVER : En quelle année cette vente a-t-elle eu lieu ?

M. LAKE : En 1901. Le prix d'achat a été inférieur à la valeur du terrain. Trois personnes qui avaient fait des offres par l'intermédiaire d'une étude d'avocats de la ville de Toronto sont devenus les adjudicataires de presque toute la réserve. Je crois qu'elle l'ont achetée en entier, moins dix quarts de section. On en offrait en vente 308, et ces trois personnes les ont tous accaparés, sauf dix. Les prix de vente ont été de 50, 75, 80, 90 cents et $1 et jusqu'à $2.50 l'acre. Une section s'est vendue $3 l'acre. Ce sont là des prix bien modiques pour des terres qui étaient censées avoir une grande valeur. Il n'y a pas eu de concurrence par les gens de l'endroit, de sorte que les terres se sont données, pour ainsi dire. Les fonctionnaires du département des Affaires indiennes les avaient estimées à un chiffre beaucoup plus élevé que le prix de vente.

Je crois que la compagnie de chemin de fer exigeait alors $3 l'acre pour ses sections adjacentes. L'agent qui administrait ces terres déclarait dans son raport qu'elles valaient environ $3 l'acre sans exception ;

cependant, elles n'ont rapporté que 50 cents, et au-dessus. Une grande parte de la réserve ne s'est pas vendue plus de $1 l'acre. A cette date-là, 47,000 acres ont été vendus. Antérieurement, des gens qui désiraient passer un marché avec l'Etat pour toute l'étendue de la réserve avaient fait des offres fort avantageuses.

Un autre cas semblable s'est présenté retativement à la réserve située près de Battleford. Celui qui devait présider à la vente n'a été averti qu'à 10 heures du matin, le jour même. La vente devait commencer à midi ; il ne l'apprit qu'à 10 heures, et bien qu'il se soit empressé d'examiner toutes les affiches qu'il put trouver, très peu de gens savaient que la vente devait avoir lieu. L'assistance fut peu nombreuse, les prix furent peu élevés et il est d'avis qu'il faut attribuer ce résultat à l'insuffisance des annonces.

Le ministre a dit que la vente de la réserve des lacs Croches aura lieu cet automne. J'insiste auprès de lui sur la nécessité de l'annoncer pleinement dans toute l'étendue du district où les habitants connaissent la valeur de cette réserve. Je doute que le journal publié à Broadview, l'endroit le plus rapproché, soit sur la liste des favoris et si les annonces son restreintes comme d'habitude, ce sera une erreur.

L'hon. M. OLIVER : Quelles qu'aient été les erreurs commises dans le passé, nous nous proposons désormais de donner des avis suffisants et d'accorder le délai nécessaire. Je prêche peut-être pour ma paroisse en disant que nous devrions publier de nombreuses annonces dans les journaux; cependant, je crois que c'est une économie et je suis bien aise que l'honorable député partage ma manière de voir.

M. STAPLES : Y a-t-il eu des négociations au sujet de l'étendue de terre située près d'Indian-Ford, sur la rive sud de la rivière Assiniboine ?

L'hon. M. OLIVER : Oui, mais j'apprends que plusieurs bandes, dont quelques-unes ne résident pas sur les lieux, ont des droits à exercer et, vu que la vente ne rapporterait qu'une faible somme qu'elles auraient à se partager entre elles, elles ne tiennent pas à vendre cette étendue de terrain.

M. CLEMENTS : Le Gouvernement se propose-t-il d'obtenir le délaissement de la réserve indienne adjacente à Fort-Pelly ?

L'hon. M. OLIVER : Il y a deux réserves là-bas, l'une à Kamsack et l'autre à Fort-Pelly. Nous n'avons pas obtenu la cession de la réserve des Keys, mais les Indiens nous ont cédé celles des Cotes.

M. BENNETT : M. Peter Ryan a-t-il reçu la commision ordinaire d'un quart de 1 p. 100 sur les fonds provenant de la vente de la réserve indienne des Dokis, qui a eu lieu l'autre jour ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. BENNETT : M. Peter Ryan a donc reçu près de $2,000 pour avoir vendu le bois qui se trouvait sur la réserve des Dokis ?

L'hon. M. OLIVER : A peu près.

M. BENNETT : Le ministre ne croit-il pas que c'est déduire une somme considérable des fonds appartenant aux Indiens, pour récompenser M. Ryan d'avoir quitté le bureau d'enregistrement à Toronto pour se rendre ici et accomplir une tâche qui a duré une journée? Ne croit-il pas que M. Ryan aurait consenti à remplir le rôle de commissaire-priseur pendant une heure pour moins de $2,000 ? C'est donner une piètre idée du mérite des membres du Parlement qui sont contraints à demeurer ici pendant sept mois pour $2,500. Je ne vois pas de raison de dépenser de cette manière les fonds qui appartiennent aux Indiens.

L'hon. M. OLIVER : Des personnes dignes de foi m'apprennent que le pour-cent payé par des particuliers pour la vente de concessions forestières dans la vallée de l'Ottawa, ainsi que par le gouvernement d'Ontario. . .

M. BENNETT : C'était sous l'ancien gouvernement d'Ontario. Ces choses n'arrivent plus maintenant.

L'hon. M. OLIVER : J'apprends que des particuliers ayant des concessions d'un grand prix à vendre n'ont pas payé seulement un quart de 1 p. 100, mais 2½, sur la somme obtenue au delà de la mise à prix. Quant à nous, nous avons constamment payé un quart de 1 p. 100. Je me suis renseigné avec soin à ce sujet avant de prendre cette décision. Il n'est pas juste de comparer la rétribution que reçoit un commissaire-priseur pour le peu de temps que durent ses services, au traitement de celui qui est employé à l'année, ou pour un laps de temps plus long.

M. BENNETT : Le ministre a dû savoir approximativement, quand il a conclu son marché, quel serait l'honoraire, car il avait fait au préalable une évaluation de la propriété, et sachant qu'elle rapporterait environ $800,000, il a dû savoir que l'encanteur recevrait environ $2,000.

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. STAPLES : Le département n'a pas d'excuse pour payer $2,000 pour effectuer la vente de cette coupe. Vous pouvez engager le meilleur encanteur au Canada pour $100 par jour.

M. BENNETT : Je sais un cas récent à la chambre de commerce de Toronto où une vente de forêts pour une société privée a rapportée $200 à l'encanteur, et il compte qu'il avait fait une bonne journée.

M. LAKE : Je vois dans les instructions qui régissent la vente des réserves indiennes dans le Nord-Ouest, que le ministre alloue une commission n'excédant pas $200. J'aurais cru que c'était le temps dans ce cas-ci d'appliquer cette restriction.

L'hon. M. OLIVER : Les huit coupes variaient entre $50,000 et $150,000, je crois. Il me semble que nous avions tout autant raison, pour une transaction de cette importance, de payer à l'encanteur un bon prix que de dépenser un fort montant en réclames et annonces, comme l'honorable député de Qu'Appelle a suggéré.

M. BLAIN : J'aimerais savoir si les conditions de la vente dans chaque cas ont été remplies. Les acquéreurs ont-ils acquitté le premier versement ?

L'hon. M. OLIVER : Je le crois. Ils devront certainement le faire.

M. BLAIN : On me dit que non. Mais, à part cela : je dirai quelques mots sur la question qu'a fait surgir l'honorable député de Qu'Appelle. La réponse du ministre qu'il se propose à l'avenir de donner plus de publicité aux ventes de forêts m'a intéressé. Je suis sûr que le comité lui en saura gré. Restreindra-t-il la publication des avis aux organes de parti ou bien si un journal conservateur ayant un plus fort tirage. . .

Sir FREDERICK BORDEN : Vantardises.

M. BLAIN : Ce peut être des vantardises, dans l'estime de l'honorable ministre, mais nous avons dû écouter les siennes l'autre soir, pendant trois heures, et il pourra peut-être endurer un peu à présent. Il n'a dit que des vantardises, et la Chambre a été forcée de l'entendre se répéter pour condamner le rapport de la commission du service civil qu'il avait lui-même aidé à faire nommer.

Sir FREDERICK BORDEN : Après cela je suis vidé.

M. BLAIN : Non, il n'est pas vidé. Il en faut plus que cela pour le vider. J'allais dire quelques mots lorsque l'honorable ministre m'a interrompu en lançant le mot de vantardise. Il devrait être le dernier homme de la Chambre à accuser ses collègues de vantardise.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne parlais pas de l'honorable député personnellement.

M. BLAIN : Je demandais au ministre de l'Intérieur si, en faisant à l'avenir plus de réclame dans les journaux, il refusera d'insérer l'avis dans un journal conservateur dont le tirage est plus fort ?

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député devra se contenter de savoir que chaque cas sera examiné en particulier. Il se présentera des cas où il faudra annoncer dans tous les journaux, et d'autres où ce sera inutile. Malgré notre désir de faire toute la réclame possible, nous ne pouvons nous engager à annoncer dans tous les journaux auxquels l'honorable député désirerait que le Gouvernement accordât ses faveurs.

M. BLAIN : Ce n'est pas répondre à ma demande. Je n'ai pas proposé d'annoncer dans tous les journaux que je voudrais favoriser. Je ne m'oppose pas à ce que le ministre favorise les organes de son parti, mais je demande si le journal conservateur de la localité, ayant un tirage beaucoup plus fort, ne devrait pas publier l'avis aussi bien que le journal libéral à circulation plus restreinte.

L'hon. M. OLIVER : Je ne veux pas m'engager à ne pas annoncer dans les journaux conservateurs.

M. BLAIN. Très bien.

L'hon. M. OLIVER : Quand le journal conservateur est seul dans sa localité, nous n'hésitons pas à lui confier nos annonces. Quand ils sont deux journaux, naturellement nous favorisons nos amis. Mais s'il s'agit d'une question de tirage, l'honorable député sait quel cas il faut faire des déclarations des éditeurs à ce sujet, et nous ne pouvons pas nous laisser guider par ces considérations.

M. BLAIN : Le ministre de l'Intérieur doit en savoir plus long que moi au sujet de ce qui se répète à propos des journaux.

L'hon. M. OLIVER : L'éditeur qui ne réclame pas le plus fort tirage ne connaît pas son métier.

M. BLAIN : A la veillle de construire un petit bureau de poste de $30,000 seulement à Sainte-Marie, le ministre des Travaux publics. . .

L'hon. M. PUGSLEY : Vous devenez extravagant, vous semblez penser maintenant qu'un bureau de poste de $30,000 est un petit bureau de poste.

M. BLAIN : Pour la construction de ce bureau de poste, le ministre a annoncé dans trente journaux au prix de $658, mais il a ignoré le "Free Press", de London, dont le tirage est deux fois plus fort qu'aucun autre journal du district. A l'avenir, nous attendrons du ministre qu'il fasse plus de réclame pour la vente des terres.

M. ALCORN : La déduction de 10 p. 100 est-elle à part les dépenses ?

L'hon. M. OLIVER : Nous déduisons 10 p. 100, sur lesquels nous payons tous les frais.

M. LAKE : Récemment, j'ai remarqué deux fois qu'on a remis la vente à plus tard, probablement à cause de l'insuffisance de l'avis, des intéressés n'ayant pas eu le

temps voulu pour examiner les terrains et faire leurs soumissions. Je suis fier d'apprendre que le ministre donnera dorénavant plus de publicité à ces ventes. Les Indiens dont les biens sont ainsi vendus n'ont pas de politique, et les avis de vente devraient être publiés dans les journaux sans distinction de partis.

M. WM WRIGHT : La déduction de 10 p. 100 suffit-elle à défrayer toutes les dépenses, ou bien si vous êtes obligé de puiser dans le trésor ?

L'hon. M. OLIVER : Excepté en de rares exceptions, les 10 p. 100 suffisent. Le crédit de $10,000 pour verser dans le fonds d'administration des Indiens est un remboursement d'une somme qui y a été prise plusieurs années passées pour des fins étrangères.

M. WRIGHT (Muskoka) : La loi des Indiens ne défend pas d'employer ces fonds pour des fins étrangères à cette administration ?

L'hon. M. OLIVER : L'argent fut employé à d'autres fins intéressant les Indiens. La loi des Indiens y pourvoyait, mais ce remboursement graduel maintient les droits des Indiens.

M. LAKE : Le ministre peut-il dire quand la réserve du lac Croche sera vendue ?

L'hon. M. OLIVER : Nous n'avons pas encore publié l'avis d'adjudication, mais mon intention est de faire la vente à l'automne quand la récolte sera suffisamment avancée pour permettre aux colons des alentours d'en profiter.

M. LAKE : Y a-t-il d'autres agences où les terres ont été rétrocédées pour être vendues à l'automne ?

L'hon. M. OLIVER : Je crois que tout ce que nous aurons à vendre cet automne sera la réserve du lac aux Cygnes, celle du lac de l'Ours-Blanc et une petite fraction de la réserve d'Enoch, près d'Edmonton. D'autres renonciations sont en perspective, mais les négociations ne sont pas terminées.

Indiens.—Vente au Nouveau-Brunswick, $1,408.

M. CROCKET : Quel est l'agent dans la partie nord-ouest du Nouveau-Brunswick ?

L'hon. M. OLIVER : Robert A. Irving. Il a été nommé dans le mois de mai, son traitement est $500 par année, le même que son prédécesseur avait.

M. FOWLER : Combien d'écoles indiennes avez-vous dans le Nouveau-Brunswick? Combien d'instituteurs ? Où sont situées les écoles ? Combien coûtent-elles à l'administration et quelle est la moyenne des présences ?

L'hon. M. OLIVER : Six externats, 137 élèves ; moyenne 77 ; traitement de deux instituteurs, $500. Les écoles sont situées à Burnt-Church, à Eel-Grove, Kingsclear, Sainte-Marie, Tobique et Big-Cove-Camp. Nous demandons un crédit pour une nouvelle école à Eel-Grove.

M. FOWLER : Combien de médecins avez-vous pour les Indiens, surtout dans le comté de King ?

L'hon. M. OLIVER : Le crédit pour les soins médicaux est $4,000, le même que l'année dernière. Les dépenses pour les neuf mois écoulés le 31 mars 1907 étaient de $2,653. Les médecins sont J. D. Rose, Moncton, pour le comté de Westmoreland, $200 ; J. A. Léger, Shédiac, comté de Westmoreland, $200 ; P. F. Sprague, Woodstock, haut et bas, $100 ; D. H. McAllister, Sussex, comté de King, $200 ; R. H. McGrath, Sainte-Marie, comté d'York, $150 ; W. J. Weaver, Kingsclear, comté d'York, $150 ; R. W. Earle, réserve Tobique, $300 ; A. C. Ferguson, Eel-River, Ristigouche, $50 ; W. G. King, réserve de Bouctouche, comté de Kent, $40 ; F. J. Desmond, Eel-Ground et Red-Bank, $200 ; J. L. McWilliams, Big-Cove et Indian-Island, $175 ; J. B. Mackenzie, réserve de Burnt-Church, comté de Northumberland, $150 ; G. M. Duncan, comté de Gloucester, $100 ; J. M. Peake, Oromocto, $125.

Le traitement comprend les médicaments et les services professionnels.

M. FOWLER : Le médecin dans le comté de King ou celui de Sunbury a-t-il démissionné en mars ou en avril ?

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député veut-il parler du docteur D. H. McAllister, de Sussex ?

M. FOWLER : Oui.

L'hon. M. PUGSLEY : Il a démissionné avant le 3 mars. Je dirai que j'ai insisté pour le réengager, parce qu'il est bon médecin, et j'ai regretté de perdre ses services ?

L'hon. M. OLIVER : Le docteur Peake, de Sunbury, a démissionné et n'est plus au service du département. Le docteur McAllister qui avait démissionné a été réengagé.

M. FOWLER : Qui remplace le docteur Peake ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne puis le dire sur le coup, mais si l'honorable député veut attendre que nous discutions le budget supplémentaire, je le lui dirai certainement.

M. FOWLER : Au cas où je ne serais pas à mon siège, le ministre voudrait-il le faire consigner au hansard ?

L'hon. M. OLIVER : J'y verrai.

M. FOWLER : Je vois un crédit pour des semences. A quel endroit du Nouveau-Brunswick donnez-vous des semences aux Indiens ?

L'hon. M. OLIVER : Le département fournit les semences aux Indiens des différents groupes sur présentation de l'agent. Nous les achetons et les expédions aux agents qui font la distribution. Les Indiens cultivent peu et, manquant de prévoyance, emploient toutes leurs récoltes et manquent de semences.

M. FOWLER : Avez-vous une idée de la quantité de semences fournies l'année dernière ?

L'hon. M. OLIVER : Environ $500 valant.

M. LAKE : J'ai reçu l'autre jour une lettre d'une personne de Qu'Appelle au sujet de difficultés existant à la réserve des Indiens au nord de Pasqua. Plusieurs Indiens se sont plaints à lui qu'il y avait du grabuge sur la réserve au sujet de l'instructeur. Bien que mon auteur ne se soucie pas de poursuivre cette question, il dit que le département devrait faire en sorte de régler ces difficultés. Je ne connais pas la nature du mécontentement ; j'ignore également mon auteur, mais le fond semble être que les Indiens n'aiment pas un certain instructeur, dont il n'est pas nécessaire de donner le nom. C'est matière qui mériterait une investigation. Ces Indiens veulent se livrer à la grande culture, mais ils se découragent facilement, et s'ils ne s'entendent pas avec leur instructeur, l'efficacité de son travail pourrait en souffrir. Si le ministre a quelque renseignement à ce sujet, j'aimerais qu'il me le fît savoir.

L'hon. M. OLIVER : Nous ne connaissons pas l'existence d'aucune difficulté sur cette réserve. J'ajouterai que, d'après mon expérience, il est préférable que les Indiens ne soient pas trop bien avec leur instructeur. Si instructeur et Indiens finissent par trop bien s'entendre, c'est un signe que la besogne en souffre.

M. LAKE : Dans un cas comme celui-ci, des gens qui font de grandes semences vont l'un après l'autre se plaindre de leur instructeur, le ministre ne doit pas, je crois, adopter cette règle générale. Les meilleurs résultats qui ont été obtenus, à ma connaissance, sont dus à des hommes qui, tout en exerçant sévèrement leur autorité sur les Indiens, se font cependant respecter par eux et méritent leur confiance. M. Graham a pu obtenir d'excellents résultats ; cependant, nous n'entendons pas les plaintes à propos de son administration que nous entendons dans ce cas-ci. C'est un homme d'énergie qui sait imposer son autorité sur les Indiens et son œuvre obtient des résultats remarquables. Mon auteur ma envoyé des lettres du département des Affaires indiennes disant que la question avait été portée à l'attention de M. Graham. Celui-ci n'était pas à Ottawa à ce moment, et il faudrait s'occuper plus sérieusement de ces plaintes. J'espère que le ministre s'en occupera avec M. Graham, afin de trouver un moyen de remédier au mal. Il n'est pas bon de mécontenter complètement les Indiens ; leur nature ne s'accommode pas de mauvais traitements, et l'effusion du sang pourra résulter peut-être des actes de violence que l'on commet sur eux, comme on s'en plaint dans ce cas-ci.

L'hon. M. OLIVER : Mon sous-ministre n'a pas d'informations sur ce sujet. La tâche de règler ce différend peut fort bien être laissé à M. Graham dont c'est la fonction.

M. WM WRIGHT : Nous voyons environ $204,000 sous le titre des dépenses générales ; c'est un fort montant. J'aimerais savoir si les Indiens subviennent à leurs propres besoins, si tout l'argent dépensé pour leur entretien provient du fonds des Indiens, ou comment se fait la chose.

L'hon. M. OLIVER : Toutes les dépenses pour les Indiens sont d'environ $1,250,000. Sur ce montant, $300,000 sont imputables sur l'administration, dont $200,000 pour l'administration dans le Manitoba et le Nord-Ouest. Les Indiens ne se suffisent pas à eux-mêmes, excepté un ou deux groupes.

Il faut chaque année voter $1,250,000 des fonds généraux du pays pour l'avantage des Indiens, selon les exigences de la loi qui les régit.

M. WM WRIGHT : Je croyais que les Indiens détenaient de vastes étendues de terre, que le département vendait de temps à autre, et dont le produit servait à grossir le fonds des Indiens. Je croyais que ces fonds suffisaient à défrayer cette administration, ou le Trésor débourse-t-il $1,250,000 tous les ans ?

L'hon. M. OLIVER : C'est cela.

M. LAKE : Au sujet de cette lettre concernant la réserve de Pasqua, j'ai ici une longue énumération des griefs de ces Indiens, et l'un des moins sérieux est que l'instructeur se fait prêter les champs des Indiens, et quand ceux-ci ont fait les labours, il cultive à son propre profit, et ainsi de suite. Ce que j'aurais de mieux à faire serait de transmettre ce réquisitoire au ministre, qui pourrait s'en occuper. Mon auteur n'est pas homme à soulever une tempête dans un verre d'eau ; il ne s'émeut pas pour des riens. C'est un homme de jugement, et je vais envoyer sa lettre au ministre.

L'hon. M. OLIVER : Je serai heureux d'en prendre connaissance et d'ordonner une enquête.

M. BENNETT : La réserve des Gens-du-Sang a-t-elle été louée, à qui et pour combien d'années ?

L'hon. M. OLIVER : Les pâturages ont été concédés pour cinq ans à la compagnie d'élevage de McEwan ; le bail expirera en 1913.

M. BENNETT : Est-ce une compagnie érigée en corporation ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne le sais pas.

M. BENNETT : N'est-ce pas un seul McEwan ?

L'hon. M. OLIVER : Le bail figure dans nos livres au nom de la McEwan Cattle Company, et l'intermédiaire entre elle et le département a été M. D. McEwan. Nous n'en savons pas davantage.

M. BENNETT : La note suivante a paru le 27 novembre dernier dans le " News ", de Toronto :

Ils réclament leur part de 40 p. 100—Le procès de Peter Ryan, Chs Beck et autres au sujet d'une ferme d'élevage.

Peter Ryan, de Toronto et Charles Beck, re Penetanguishene, ont intenté une poursuite à James T. Gordon, William H. Fares et Gordon Ironsides & Fares, Limited, de Winnipeg, Donald McEwen, de Brandon, Robert Ironsides, de Montréal, Charles Millar et Walter McKeown, de Toronto. La réclamation comporte une déclaration que les plaignants et les défendeurs Millar et McKeown ont droit à une part de 40 p. 100 des profits nets d'une certaine entreprise d'élevage sur la réserve des Gens-du-Sang, louée à McEwen par le Gouvernement.

C'est une reddition de compte de l'entreprise d'élevage.

Cette question a soulevé beaucoup de discussion à la Chambre, et je crois que cette nouvelle jette la lumière sur certains détails qui n'ont pas été révélés à ce moment.

M. LAKE : Voici un cas où le département ne semble pas avoir pris l'intérêt des Indiens. La concession est une des plus importantes de tout l'Ouest et couvre 219,000 de superbes pâturages.

Plusieurs demandes ont été faites au département pour cette concession ; les pétitions se sont succédées, plusieurs venant des éleveurs du voisinage, qui désiraient l'obtenir. Ils ont offert des primes considérables pour le droit de la louer. J'ai devant moi plusieurs des offres qui ont été faites, dont quelques-unes sont tout aussi avantageuses que celle que le ministre a acceptée. J'ai une liste de huit ou neuf noms de personnes qui ont pétitionné presque en même temps et qui toutes offraient de forts montants d'argent pour la concession. Dans les circonstances, on aurait cru que le département, dans l'intérêt des Indiens, eût accordé ce bail par voie de soumission et de concurrence. Au contraire, nous voyons que le bail fut adjugé à D. McEwan et compagnie, à l'insu des autres. La dernière demande avant cela est datée du 30 avril, et le 16 du mois suivant, le département accordait la concession à Donald McEwan, qui n'était apparu que tout récemment au nombre des pétitionnaires

Le bail ayant été préparé, les Indiens y souscrivirent par l'intermédiaire de leur agent. Il stipulait un loyer de $5,000 pour dix ans. Le marché fut ratifié le 6 juin. C'était très expéditif, vu qu'à ce moment, un grand nombre de personnes demandaient à louer ce terrain. J'ai vu par les documents exposés devant le comité des comptes publics, que le sous-commissaire des Indiens à Winnipeg déclara quelques jours plus tard, le 20 juin, qu'il avait appris accidentellement, à Macleod, la concession de cette réserve, ce qui prouve que ce n'est pas le bureau du commissaire à Winnipeg qui fut le premier averti de cet arrangement comme il devait l'être. Un mois après, il éclata une dissension parmi les amis, car l'on voit intervenir l'honorable M. Clifford Sifton qui demanda la résiliation complète du bail parce qu'il n'avait pas été accordé avec son autorisation. Telle était la situation. Le département de la Justice fût consulté et déclara que le bail était valide et engageait le département. Nous voyons aussi que des personnes autres que les pétitionnaires, n'ayant pu soumissionner, furent très mécontentes. Mais les plus mécontents furent les Indiens eux-mêmes. Tout de même, le bail est valide. L'honorable député de Simcoe (M. Bennett) vient d'appeler l'attention sur le fait qu'une poursuite fut intentée pour savoir qui avait droit à ce bail de pâturage. A ce moment, deux ou trois différents groupes de personnes envoyaient de l'argent au département, le priant de l'accepter en leur nom pour la compagnie D. McEwan. C'est évident, d'après l'extrait du "News", de Toronto, que l'honorable député vient de lire. En somme, ce marché me paraît étrange dans tous ses détails.

M. HERRON : Ce bail a créé bien du mécontentement à l'époque de sa ratification parmi les éleveurs et autres qui voulaient louer cette concession. Je connais plusieurs transactions étranges à son sujet, mais je ne m'attarderai pas ce soir à les dénoncer à la Chambre. Mais il est un autre aspect de la question qui est encore plus grave que ce favoritisme parmi les blancs pour la concession des pâturages, et c'est l'aspect de la question au point de vue des Indiens. On ne m'a pas prié de saisir la Chambre de cette question, mais j'ai entendu dire dans le voisinage qu'il existe beaucoup de mécontentement parmi les Indiens pour la manière dont les conditions du bail sont remplies. On avait promis aux Indiens, pour les engager à céder leur réserve, d'y exécuter certains travaux, tels que construire des réservoirs, creuser des puits et faire certaines autres améliorations. Rien de cela n'a été fait, et l'opinion générale est que les Indiens ont été trompés par un an-

cien fonctionnaire du Gouvernement qui était leur ami et avait leur confiance. Il alla les voir au nom des concessionnaires et leur donna à entendre que l'opération serait à leur avantage. Les Indiens ne se doutaient pas qu'il travaillait dans l'intérêt des autres. C'est du moins ce qu'on m'a répété, et on assure que c'est sur la parole de cet homme que les Indiens ont consenti à se désister. Aujourd'hui les concessionnaires négligent de remplir les conditions du bail et les Indiens sont mécontents.

L'hon. M. OLIVER : On me dit que les Indiens n'ont fait de représentations ni au département ni à aucun fonctionnaire du département au sujet de la mauvaise foi des agents ou de la négligence des concessionnaires à se conformer à leur engagement. Le département serait grandement obligé à l'honorable député de lui indiquer toute condition du bail qui n'est pas respectée. Nous mettons notre ambition à faire respecter plus strictement les conventions signées avec les Indiens, parce qu'ils ne sont pas capables eux-mêmes de faire valoir leurs droits.

M. LAKE : Je vois dans les documents que M. McKenna se plaint, le 31 mai, du mécontentement qui existe parmi les Indiens à cause de ce bail. En décembre 1904, le département semble s'occuper de cette question et consent à une visite des chefs des Gens-du-Sang à Ottawa aux frais de la compagnie d'élevage de McEwan, afin de se faire expliquer la situation. Les documents eux-mêmes montrent donc qu'il existait du mécontentement et que le département en avait été saisi. Naturellement, l'honorable député d'Alberta (M. Herron) est plus en mesure que moi de parler du mécontentement qui peut exister encore aujourd'hui.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député d'Alberta (M. Herron) a-t-il quelque renseignement positif ?

M. HERRON : Non. J'ai déjà dit que je n'ai pas de renseignements autorisés sur la question ; je répète seulement les bruits qui circulent dans le voisinage et ce que disent des personnes très renseignées. Je ne cherche à me soustraire à la peine de me procurer les renseignements.

L'hon. M. OLIVER : On a fait de cette question à la Chambre une affaire politique et de parti de la plus méprisable espèce, et vaut autant la traiter dès maintenant à ce point de vue. L'honorable député a insinué que la convention entre les Indiens et les concessionnaires n'était pas respectée, mais il n'a pu dire de quelle façon. Nous voulons le savoir et serons heureux de l'apprendre. L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) se fait fort de prouver que la convention n'est pas respectée.

M. HERRON

M. LAKE : Je parle d'après les documents. Son propre commissaire a dit qu'il existait du mécontentement.

L'hon. M. OLIVER : Il a dit qu'il avait par devers lui la preuve que les conditions de la convention n'étaient pas respectées, et a lu un document. Mais ce document ne contenait rien de tel.

M. LAKE : Je n'ai pas dit que j'avais des preuves qu'on ne remplissait pas les conditions de la convention.

L'hon. M. OLIVER : Alors, il n'a aucune preuve à cet effet, car le document qu'il a lu n'en contient certainement pas.

M. LAKE : Je veux que le ministre se retracte ; je n'ai pas dit que j'avais des preuves qu'on ne remplissait pas les conditions du bail.

L'hon. M. OLIVER : Je me retracterai si l'honorable député dit qu'il n'a pas de preuve. Le document qu'il a lu ne contient aucune preuve de ce genre. Il montre simplement qu'il existait du mécontentement.

M. LAKE : C'est tout ce que j'ai dit.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député ne trouvera pas dans l'Ontario un seul groupe d'Indiens qui ne sont pas mécontents. Ils le sont toujours plus ou moins. Il trouvera bien peu de blancs dans sa région qui ne soient pas mécontents de l'état des affaires ou des choses politiques. Mon honorable ami a dit qu'un agent d'une compagnie d'élevage s'était fait passer comme agent du Gouvernement.

M. HERRON : J'ai dit qu'une personne qui avait été autrefois agent du Gouvernement se disait encore auprès des Indiens employé du département, tandis qu'en réalité il était à l'emploi de la compagnie d'élevage.

L'hon. M. OLIVER : Si mon honorable ami a fait allusion à James Wilson, qui a a été agent des Indiens, sera-t-il assez bon de le dire ?

M. HERRON : Non, ce n'était pas Wilson.

L'hon. M. OLIVER : Etait-ce M. Wadworth, inspecteur des agences?

M. HERRON : Oui.

L'hon. M. OLIVER : Il y a longtemps que nos amis de la gauche nous parlent de cette concession de terres à pâturage, et prétendent qu'il y a eu là du tripotage. L'agent des Indiens à cette époque, M. James Wilson, qui plus tard fut employé par cette compagnie d'élevage, avait été nommé par un gouvernement conservateur, et à ma connaissance n'a jamais voté pour les libéraux. Wadsworth que les honorables membres de la gauche disent avoir joué double jeu entre les Indiens et la com-

pagnie a été nommé par les conservateurs. La compagnie elle-même qui occupe aujourd'hui ces pâturages est entièrement composée, autant que je sache, non seulement de partisans ardents de la gauche mais sont des personnes qui sont au premier rang dans le parti, MM. Gordon et Ironsides.

M. BENNETT : Peter Ryan et Beck ne sont pas de nos amis.

L'hon. M. OLIVER : De sorte qu'il y a des fautes quelque part, je veux qu'il soit bien compris qu'elles sont le fait de conservateurs du commencement à la fin.

M. BENNETT : Allez dire cela aux enfants, pas à des gens sérieux.

L'hon. M. OLIVER : L'action du Gouvernement dans cette affaire est toute dans l'intérêt des Indiens qui sont très satisfaits, autant que je puis savoir. Ils ont approuvé le marché en bonne et due forme.

M. LAKE : Quand Gordon et Ironsides ont-ils obtenu le bail ?

L'honorable M. OLIVER : Je ne le sais pas.

M. LAKE : Récemment. J'appelle l'attention du ministre sur le fait que le 19 septembre 1906, la McKeown Company a écrit à Gordon et Ironsides qu'ils ne devraient pas payer le loyer, qu'aucun loyer ne devrait être accepté d'autres personnes que de Miller.

L'honorable M. OLIVER : Gordon et Ironsides occupent le terrain. Je ne sais pas comment ils en sont venus en possession, mais ils l'occupent.

M. BENNETT : Le ministre prétend-il sérieusement que Beck, Peter, Lyall et Charlie Miller sont des conservateurs ?

L'hon. M. OLIVER : Non. Je constate que ces personnes ont intenté une poursuite devant les tribunaux pour établir certains droits.

M. BENNETT : Ces gens de cette sorte ne peuvent faire aucune transaction sans entrer en procès.

M. LAKE : Gordon et Ironsides ont offert de payer le loyer, mais le département n'a pas voulu l'accepter. Le ministre dit qu'ils ont occupé le terrain, et prétend qu'ils sont conservateurs.

L'hon. M. OLIVER : Ce qu'ils sont en effet.

M. LAKE : Et il donne comme excuse qu'une des parties au marché aurait été nommée par le gouvernement précédent.

L'hon. M. OLIVER : Je n'excuse rien.

M. LAKE : C'est là généralement la défense du ministre dans les transactions de ce genre. Si l'on critique un des actes de son département, le ministre se fâche et prétend qu'il n'y a aucune faute. Quand il commence à se fâcher, il examine généralement les documents de plus près, et admet qu'il peut y avoir quelque chose de louche lorsqu'il croit nécessaire d'attaquer les membres de la gauche. Je n'ai fait aucune insinuation au sujet de cette question. Je ne savais pas qu'elle serait discutée. J'ai simplement fait venir les documents et les ai examinés.

L'hon. M. OLIVER : Et vous n'avez rien trouvé ?

M. LAKE : Au contraire, j'ai trouvé beaucoup. Toute l'affaire me semble très étrange. Entre autre choses, j'ai trouvé que l'on avait fait plusieurs demandes successives.

L'hon. M. OLIVER : Qu'y a-t-il de remarquable là-dedans ?

M. LAKE : Il n'y a rien de très remarquable à part le fait que dans un très grand nombre de ces demandes on offre des sommes considérables pour obtenir ce privilège.

L'hon. M. OLIVER : A-t-on offert plus que le prix auquel il a été concédé ?

M. LAKE : Oui, dans un cas, je crois.

L'hon. M. OLIVER : Laissez-nous connaître ce cas.

M. LAKE : Le soumissionnaire qui a obtenu la concession avait offert de mettre en ce pâturage 7,000 têtes de bestiaux à 50 cents par tête.

L'hon. M. OLIVER : Cette offre est-elle meilleure que l'autre ?

M. LAKE : Oui, cette offre est meilleure que celle de M. McKeown, parce que ce dernier n'a proposé de mettre que sept mille bêtes à cornes à 50 cents par tête, ce qui aurait donné $3,500. C'est une simple question d'arithmétique.

L'hon. M. OLIVER : Lorsque l'honorable député aura fini, je lui démontrerai que cette offre n'est pas meilleure.

M. LAKE : Le ministre a reçu plusieurs demandes successives, et il n'a jamais apparemment donné aucune chance, en autant que les documents le démontrent, aux autres soumissionnaires, d'offrir un prix pour cette réserve, ce qu'il aurait dû faire, à mon avis, s'il avait eu les intérêts des Indiens à cœur. Il a apparemment fait ce marché en petit comité entre les Indiens et les soumissionnaires. Les Indiens étaient représentés par leur agent et le bail a été accordé en dehors de la connaissance apparemment du département des Indiens à Winnipeg, qui aurait dû être informé. Les documents montrent que le département n'a pas agi comme il aurait dû agir, s'il avait eu à cœur les intérêts des Indiens.

L'hon. M. OLIVER : Il est triste réellement dans ces temps de chaleur de passer

une veillée à ressasser des choses vieilles de cinq ans.

M. LAKE : C'est le ministre qui a commencé.

L'hon. M. OLIVER : Non, le ministre n'a pas commencé, c'est l'honorable député qui a essayé de ressusciter un prétendu scandale d'il y a cinq ans, qui a été discuté tant et plus dans cette Chambre et par des personnes beaucoup plus capables que lui et sans aucun résultat.

Au sujet de la valeur respective de ces diverses demandes, il y a une différence très considérable entre une offre de $3,500 pour sept mille têtes de bestiaux et une offre de $5,000 pour dix mille. Mon honorable ami ne la voit pas, c'est ce qu'il y a de malheureux chez lui. La question a tant de côtés qu'il ne la comprend pas et il n'hésite pas à conclure qu'il a dû y avoir scandale à cause de cela.

La tribu du Sang occupe cette réserve. Elle y élève une grande quantité d'animaux, des bêtes à corne et des chevaux. Ces Indiens sont obligés d'utiliser cette réserve pour leurs pâturages, et il doit être élémentaire pour quiconque comprend la situation qu'ils ne peuvent pas permettre de la louer pour mettre un aussi grand nombre d'animaux sans enlever du pâturage à leurs propres bestiaux. Ils ont préféré accepter une offre de $5,000 pour sept mille bêtes qu'une offre de $5,000 pour dix mille, parce que la première offre assez de pâturage sur la réserve pour leurs propres bestiaux.

Mon honorable ami tombe tout simplement dans l'absurde lorsqu'il propose de vendre à l'enchère des terrains à pâturage de cette façon. Le but est d'obtenir un bail à un prix raisonnable pour autant de têtes de bestiaux que la réserve peut en nourrir. Louer un parc à pâturage pour y mettre moins de têtes de bétail ne serait pas avantageux, parce qu'on ne profiterait pas de tous les avantages que l'on reçoit par le bail, mais il ne serait pas non plus avantageux de permettre un plus grand nombre de bestiaux d'entrer dans le parc, parce que l'on priverait les Indiens de leurs pâtuages.

M. LAKE : Le ministre croyait lui-même à cette époque qu'il n'était pas absolument juste de louer cette étendue de terrain à des étrangers, parce qu'au nombre des documents je trouve une lettre qu'il a écrite le 30 avril 1903, et dans laquelle il dit :

J'insisterai pour que l'on fasse passer en premier lieu les intérêts de plusieurs centaines de Mormons qui habitent tout près de la réserve.

L'hon. M. OLIVER : C'est exactement l'attitude que je prends, c'est-à-dire qu'en tant que question politique, je n'approuvais pas la proposition de louer la réserve. Je ne croyais pas que ce fût de bonne politique dans l'intérêt des colons voisins. Mais il y a une grande différence entre le fait de supposer qu'il y a eu du tripotage dans la concession de ce bail et cet autre fait de refuser de louer ces pâturages en se défendant sur des raisons politiques et la nécessité de protéger les intérêts des colons des alentours qui étaient mes électeurs.

M. BENNETT : Le ministre pourra-t-il nous dire quelle est la personne qui coupe le bois sur les îles Chrétiennes ? De quelle quantité en coupe-t-on ?

L'hon. M. OLIVER : Il n'est pas à ma connaisance que l'on ait coupé du bois sur les îles Chrétiennes, à moins que l'on en ait coupé avec la permission des sauvages, ou sans permission.

M. BENNETT : Combien en a-t-on coupé l'hiver dernier ?

L'hon. M. OLIVER : Il m'est impossible dans le moment de donner la quantité exacte, mais les Indiens obtiennent un permis actuel de couper une quantité modérée de bois, entre 500 et 1,000 cordes.

M. BENNETT : Je vais raconter au ministre les faits tels qu'ils sont et peut-être y apportera-t-il remède. Un certain nombre de commerçants de bois de cette région voulaient obtenir, en se soumettant à une concurrence publique, des concessions forestières très riches sur cette île et il est absolument injuste de les traiter comme on l'a fait. Une société de commerçants, libéraux naturellement, et représentée par le fils d'un candidat libéral défait, possède apparemment les droits de coupe sur cette île, et ces commerçants y coupent non pas du bois à la corde mais des billes de très grande valeur. Il est inutile de nier cela, parce que je le sais personnellement et j'ai vu le bois apporté à Midland sur une grande barge. Si vous voulez pour un pot-de-vin donner à une seule personne le droit de mettre le pied sur cette île, très bien, mais si vous prétendez agir dans l'intérêt des Indiens, offrez le bois à l'enchère publique et mettez comme condition de la vente que les Indiens seront employés pour le couper. Si le ministre veut se renseigner, il trouvera que je suis dans le vrai. Les autres commerçants de bois se plaignent qu'ils ne peuvent avoir accès à cette île.

L'hon. M. OLIVER : Je m'informerai.

M. BENNETT : Et le ministre voudra bien me laisser savoir quelle quantité de bois on a coupé l'hiver dernier ?

M. HERRON : Je puis assurer le ministre que je n'avais pas la moindre intention de faire de la politique lorsque j'ai parlé de ce terrain à pâturage. Il n'y a aucun doute qu'il y a des conservateurs dans la compagnie, et si j'avais voulu tirer de la question un avantage pour mon parti, je n'en aurais probablement pas parlé. J'ai simplement fait connaître le fait qu'il y avait des mécontentements sur la réserve,

et j'avais été informé de ces mécontentements par des gens sur la parole desquels je pouvais me fier. Si le ministre veut faire une enquête, il découvrira que je dis vrai. Il s'est passé beaucoup de choses lors de la concesion de ces terrains à McEwan et compagnie, ou quel que soit son nom.

L'hon. M. OLIVER : Nommez-les.

M. HERRON : Des personens habitant la partie sud de la réserve ont offert pour le loyer de la moitié de la réserve, presque autant que l'on a obtenu pour toute la réserve.

M. LAKE : On a offert davantage.

M. HERRON : Deux ou trois compagnies d'élevage ont dépensé beaucoup de temps et d'argent dans ces régions et on les a ignorés. J'ai déclaré, l'année dernière, devant la Chambre, qu'un citoyen avait obtenu une commande de 600 têtes de bestiaux pour la réserve du Sang à $28 par tête, lorsqu'on pouvait acheter des bestiaux bien supérieurs pour $19, sur place même. Le ministre verra qu'il y a beaucoup de choses dans ces opérations dont nous pouvons tirer un avantage politique beaucoup plus grand que de celles que j'ai mentionnées.

L'hon. M. OLIVER : Je n'accuse pas mon honorable ami (M. Herron) de vouloir faire du bien à son parti ; je parle de l'honorable député de Qu'Appelle qui se mêle de choses qu'il ne comprend pas. Si mon honorable ami (M. Herron) sait que les concessionnaires ont violé le bail d'une façon ou d'une autre, je veux le savoir ; s'il sait qu'il y a quelque chose de mal, il devrait en informer la Chambre ou le département.

M. LAKE : J'admets que j'en sais plus long sur la question depuis que l'honorable député (M. Herron) a parlé. Cet honorable député connaît ce pays parfaitement ; il en connaît toutes les conditions et il dit que la partie supérieure de la réserve est meilleure que la partie inférieure, de sorte que l'offre de $3,000 par année pour la partie inférieure est meilleure que l'offre de placer 10,000 bêtes à cornes sur toute la réserve pour la somme de $5,000.

L'hon. M. OLIVER : Vous ne pouvez pas dire laquelle des deux offres et la meilleure?

M. LAKE : D'après ce que je puis voir par la correspondance, le département a renvoyé ces personnes en leur disant qu'il n'était pas en état de traiter de la question avec elles pendant qu'il était en négociations pour louer à des étrangers à l'exclusion des colons habitant dans le voisinage. Le ministre prétend être sympathique aux colons des environs, mais nous avons devant nous justement un cas de ce genre. . .

L'hon. M. OLIVER: Quelques colons dans le voisinage essayaient à priver leurs voisins d'avantages égaux.

M. LAKE : J'ai prouvé tout ce que j'ai affirmé, et le ministre a clairement démontré par ses réponses qu'il n'était pas au courant de tout ce qui s'est passé.

M. ARMSTRONG : Le ministre se propose-t-il de continuer à concéder ces terres de la façon qu'elles l'ont été pendant les derniers dix ans, savoir de les vendre de gré à gré par le département?

L'hon. M. OLIVER : Le ministre se propose de concéder ces terres comme elles l'ont été jusqu'à présent.

M. ARMSTRONG : Le ministre doit savoir que sur 650,000 âmes il en a aliéné 500,000 de gré à gré avec mise à prix par le département, et il y a quelques jours, j'ai fait voir que l'on avait vendu les terres des Indiens à des prix excessivement bas, aussi bas que 10 cents l'acre et plus. J'ai montré que 650,000 acres n'avaient rapporté qu'environ $15,000.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député prétend-il que la terre valait plus que le prix auquel on les vend, pourquoi n'en achète-t-il pas ?

M. LANCASTER : L'honorable ministre veut-il me faire perdre mes droits politiques ?

L'hon. M. OLIVER : Mon honorable ami qui est avocat prétend-il que cela l'empêcherait de siéger au Parlement ?

M. LANCASTER : Certainement.

M. ARMSTRONG : Les membres de ce côté-ci de la Chambre ne surveillent pas ces ventes. Je me contenterai de dire qu'en vendant ces terres de gré à gré à un prix fixé par le département, le ministre ne rend pas justice aux Indiens.

Depuis que j'ai parlé de cette question, il y a quelques jours, j'ai reçu des lettres de personnes éminentes qui me demandent des renseignements sur la nécessité d'offrir ces terres à l'enchère publique. Il est grandement temps que le ministre s'occupe activement des intérêts des Indiens et fasse une enquête dans toutes les branches de ce département, non seulement parce que les réserves sont dissipées, mais parce que les écoles des Indiens ne sont pas administrées comme elles devraient l'être. Au lieu d'instruire les enfants d'une manière intelligente et éclairée afin d'en faire de bons citoyens du pays, on les laisse pratiquement dans l'ignorance.

M. MILLER : Lorsque l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong) a parlé sur cette question, il y a quelques jours, je lui ai dit et je le lui répéterai aujourd'hui, que dans la partie nord du comté de Bruce, des terres semblables à celles dont il parle ont été offertes à l'enchère publique pour paiements de taxes, et qu'après avoir été annoncées pendant des mois dans les jour-

naux, elles ont rapporté moins de 10 cents de l'acre. Si l'honorable député désire spéculer sur ces terres et si l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) craint qu'il y ait danger pour lui de perdre ses droits politiques s'il en achète de l'administration, je crois que je puis lui faire connaître un endroit où il pourrait acheter des terrains de réserve de particuliers pour moins que 10 cents de l'acre, et ne courrait pas le risque de perdre ses droits politiques en les achetant.

L'hon. M. OLIVER : Mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong) n'a pas compris du tout la situation. Voici ce que nous avons fait au sujet de ces ventes de terres. Dans la partie nord d'Ontario, où nous vendons la terre à un prix fixe au premier qui la demande, il y a des conditions d'établissement à remplir, et je crois qu'il est de bonne politique de faire coloniser ces terres, que nous les vendions à un prix bas ou élevé.

M. ARMSTRONG : Quels bénéfices en retireront les Indiens ?

L'hon. M. OLIVER : Les Indiens reçoivent le prix qui a été payé pour la terre et le pays profite du développement dont elle est susceptible. Ce n'est ni la faute des Indiens ni de l'acheteur si le terrain ne vaut pas davantage ou ne peut pas être mis en valeur.

Il y a de petites îles dans la baie Georgienne dont l'évaluation a été faite avec beaucoup de soin, et dont la valeur a été fixée à moins de $100 chacune que nous vendons au premier qui en fait la demande pour le prix de l'évaluation, parce que le département n'a pas considéré qu'il valait la peine de mettre à l'enchère publique des terres d'aussi petite valeur. Les îles valant plus de $100 sont vendues soit à l'enchère, soit à la suite de demandes de soumissions. Les terres de l'Ouest propres à l'agriculture sont invariablement vendues à l'enchère publique.

M. ARMSTRONG : Pourquoi le ministre vendrait-il ces terres sans les mettre à l'enchère ? Le ministre sait qu'il a vendu un grand nombre d'îles à un $1 chacune. Comment a-t-on fait cette évaluation ? Celui qui donne une piastre pour une île en donnerait aussi bien cinq ou dix piastres. On pourrait offrir en vente un certain nombre d'îles à la fois. Je crois que le ministre agi très injustement à l'égard des Indiens en vendant leurs terres de la manière qu'il les vend.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député voudra-t-il citer un cas quelconque, et je prendrai des informations ?

M. ARMSTRONG : Je suis bien convaincu que l'honorable député de Grey-sud sait parfaitement que beaucoup de ces terres valent plus de 10 cents l'acre. Pourquoi les vendre si l'on peut en retirer davantage ?

Lorsqu'on voit le département vendre 500,000 acres de terre à vente privée et à un prix fixé par le département, on ne peut s'empêcher de penser que les intérêts des Indiens sont mal gérés.

M. M. S. McCARTHY : Je remarque qu'une partie de ces crédits servira à payer des vêtements. Je suppose qu'il y a dans ces achats des vêtements pour la tribu de la réserve Sacrée. Combien de personnes y a-t-il sur cette réserve dans le moment ?

L'hon. M. OLIVER : Environ deux cents.

M. M. S. McCARTHY : Quelle est l'étendue de la réserve ?

L'hon. M. OLIVER : Environ trois cantons.

M. McCARTHY : Lorsque j'ai discuté cette question dans la Chambre à la dernière session, le ministre m'a dit que le révérend John McDougald était en négociations avec ces Indiens pour obtenir d'eux un abandon de leurs droits sur leurs réserves. Le ministre voudra-t-il me dire quel succès il a eu, et si les négociations se continuent encore ?

L'hon. M. OLIVER : Nous n'avons pas réussi à obtenir cet abandon. Nous n'avons pas réussi dans les négociations.

M. M. S. McCARTHY : Le département ne devrait négliger aucun effort pour faire réussir les négociations. Il est très singulier que le révérend John McDougald ait réussi à obtenir un abandon des droits dans plusieurs parties du pays et n'ait pas réussi dans celle-là. La réserve se compose d'environ 7,000 acres et n'est qu'à trois ou quatre milles de la ville de Calgary. Le terrain y a beaucoup de valeur. Il vaut beaucoup plus que les Indiens n'en demandent. Ils ne l'utilisent presque pas et empêchent leur mise en valeur.

L'hon. M. OLIVER : J'abonde entièrement dans les vues de l'honorable député et le département est très au courant de ces faits. Nous avons essayé par deux fois d'obtenir des Indiens l'abandon de leurs droits sur la réserve et nous n'avons pas réussi. Ces terres sont leur absolue propriété, de sorte que nous ne pouvons pas les prendre sans leur consentement. Nous avons fait toutes les offres raisonnables, mais cette tribu est renommée depuis un temps immémorial pour être la plus têtue dans les plaines. Nous ne cessons pas nos efforts, mais mon honorable ami conviendra peut-être que les sauvages comme les blancs conservent avec plus d'entêtement une chose que l'on paraît désireux davantage d'obtenir soi-même. En négociant avec eux, il n'est pas bon d'insister trop. Il est mieux de faire une offre généreuse, et si elle n'est pas acceptée, de cesser tous efforts pendant quelque temps. Si vous continuez à leur demander de vous céder leurs terres après qu'ils auront refusé

votre offre, ils se feront une idée entièrement exagérée de leur valeur et il sera peut-être absolument impossible de négocier avec eux.

M. M. S. McCARTHY : Le ministre m'a promis il y a quelque temps de me procurer un état détaillé de la somme de $4,600 payée à M. McDougald.

L'hon. M. OLIVER : J'ai fait préparer cet état, mais je ne puis mettre la main dessus dans le moment. Je le déposerai sur le bureau de la Chambre à la fin de la session.

M. SAM. HUGHES : Je ne sais pas exactement à combien s'élève le coût total de ces provisions pour des Indiens dans le besoin, $149,000 cette année et $140,000, l'année dernière. Le ministre pourrait-il donner des détails ?

L'hon. M. OLIVER : Je puis donner la somme payée à chaque agence et aussi le total des comptes, mais les détails dans une agence ressemblent beaucoup aux détails d'une autre, et cela prendrait beaucoup de temps pour les donner tous. Ces secours consistant en provisions, en remèdes et autres choses nécessaires à la vie que nous sommes obligés de fournir à ceux qui sont dans l'indigence ou infirmes et dont ne prennent pas soin leurs parents. Nous achetons toutes ces provisions par marché public, et les distribuons aux différentes agences suivant les besoins de chacune.

M. SAM. HUGHES : Que représente le dernier crédit ?

L'hon. M. OLIVER : Généralement parlant, ce crédit comprend les traitements des employés du département qui sont sur le terrain. Il comprend, par exemple, le paiement du personnel employé aux travaux d'arpentage, dont le siège est à Ottawa.

M. HERRON : Je veux appeler l'attention du ministre sur une autre question concernant les baux. On m'a rapporté qu'il y a en ce moment au ministère des demandes de concession de la réserve Blackwood pour des fins de pâturage ; ces demandes sont faites par de grandes compagnies d'élevage et aussi par de plus petits éleveurs qui demeurent dans le voisinage immédiat de la réserve. Ces derniers m'ont demandé de faire savoir au ministre qu'ils consentiraient avec plaisir à payer pour l'usage de la réserve Blackwood tout autant que n'importe quelle grande compagnie possédant d'immenses troupeaux de bestiaux. D'après ce que le ministre nous a dit au sujet de la réserve du Sang, je comprends qu'il est sympathique aux petits propriétaires. Je crois que si les petits éleveurs sont disposés à payer un loyer aussi élevé que les grandes compagnies d'élevage, ils devraient avoir la préférence.

L'hon. M. OLIVER : Il y a quelques années, le département a reçu un certain nombre de demandes en concession de la réserve des Pieds-Noirs pour des fins de pâturage. Le département a cru que cette tribu avait le droit d'être consultée en la matière et on fit réponse aux requérants que si elle consentait à conclure un traité avec eux pour le privilège des pâturages, et si le traité était raisonnable, le Gouvernement l'approuverait. Mais la tribu refusa tout arrangement, de sorte que rien ne fut fait. Je suis entièrement en faveur d'accorder des privilèges de pâturage aux colons dans le voisinage. C'est une politique que j'approuve, mais qu'il est un peu difficile de mettre à exécution. Naturellement, ainsi que mon honorable ami le sait, rien ne peut être fait en la matière, excepté du consentement des propriétaires, mais je préférerais accorder à des privilèges de pâturage sur la réserve aux colons ordinaires qui vivent dans les environs, si l'on peut en arriver à des conditions équitables et avec le consentement des Indiens.

Indiens de la Colombie-Anglaise, $194,730.

M. FOWLER : Est-ce l'intention du Gouvernement d'essaper de concéder certaines réserves dans cette province ?

L'hon. M. OLIVER : Je crois d'avoir déjà eu l'honneur de faire une déclaration dans cette Chambre concernant la situation des réserves dans la Colombie-Anglaise. Il y a une question de titre à régler avant que nous puissions obtenir l'aliénation des droits des Indiens à la réserve de la Colombie-Anglaise.

M. FOWLER : Je crois que le ministre nous a dit à cette époque que l'on faisait des démarches pour obtenir un règlement à l'amiable de la question.

L'hon. M. OLIVER : Le gouvernement fédéral a adressé au gouvernement de la Colombie-Anglaise une note dans laquelle nous proposons de discuter un cas pour en arriver à un règlement, mais jusqu'à présent nous n'avons pas reçu de réponse à cette note, de sorte que nous sommes dans la situation malheureuse de ne pouvoir prendre aucune mesure pour obtenir la cession de cette réserve, tant que les titres resteront dans l'état actuel. Je n'en suis pas sûr cependant, mais je crois que dans un ou deux cas d'une nature spéciale le gouvernement de la Colombie-Anglaise a dit qu'il consentirait à abandonner ses droits, et dans ces cas particuliers, nous avons pu traiter avec les Indiens. Mais le gouvernement de la Colombie-Anglaise ne veut pas faire abandon de ses droits.

M. FOWLER : Sur quelles réserves a-t-il consenti à abandonner ses droits ?

L'hon. M. OLIVER : Le gouvernement provincial a abandonné ses droits dans deux cas en faveur de particuliers qui ont acheté ensuite des terrains des Indiens ; un de ces terrains était sur la réserve à Kamloops,

appelé " Dead Man's Creek ", et l'autre est situé quelque part dans le sud de la Colombie.

M. FOWLER : Quelle était l'étendue du terrain vendu à la réserve Kamloops ?

L'hon. M. OLIVER : Environ quatre mille acres. Les Indiens l'ont loué pour une période de cinquante ans avec droits d'irrigation, mais l'abandon des droits du gouvernement provincial est pratiquement perpétuel.

M. HERRON : Des négociations sont-elles en cours au sujet du terrain situé au sud de la réserve du Sang, près de la ville de Cardston ?

L'hon. M. OLIVER : Il y a des négociations en cours, mais elles n'ont encore produit aucun résultat.

M. WILLIAM WRIGHT : Je veux poser une question au ministre au sujet de la " North West Coast Agency " (C.-A.). L'ancien agent à cet endroit est M. Morrow, aurait, prétend-on, négligé l'agence et se serait engagé comme surintendant d'une scierie. Je crois qu'il a été transféré au département des douanes à Port-Simpson, et les Indiens prétendent que l'on a nommé un commis de bar à sa place. Cela est-il vrai, ou M. Morrow continue-t-il à être l'agent ?

L'hon. M. OLIVER : Morrow s'est retiré il y a quatre ou cinq mois, et a été remplacé par un homme du nom de Laurenz. A peu près vers l'époque où Laurenz a été nommé. la part des Indiens, mais elles n'étaient pas assez définies pour autoriser le département à en tenir compte.

M. A. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Un item du budget a été réservé pour discussion ultérieure concernant les subventions aux compagnies de navigation. La subvention à une ligne entre l'île du Prince-Edouard et l'Angleterre a été supprimée. Elle a été diminuée d'année en année. Il y a quelques années, elle était de $20,000 ; l'année dernière, on l'a réduite à $7,000 et cette année on la supprime complètement.

Le ministre connait les grands désavantages que l'île du Prince-Edouard a à combattre dans l'expédition de son beurre, de son fromage, de ses œufs et autres produits en Angleterre. Elle est obligée d'envoyer ses produits à Montréal où on les charge sur des steamers, ce qui entraîne un long voyage et des dépenses inutiles. J'aia aproposé au ministre, l'année dernière, je crois, que s'il ne pouvait pas réussir à obtenir un steamer pour entreprendre ce service, le Gouvernement pourrait faire construire à peu de frais comparativement un allège sur lequel pourraient être transportés les produits de l'île et cet allège pourrait aborder un steamer d'une ligne subventionnée pendant son voyage de Montréal en Angleterre et lui remettre son chargement. On construit présentement quelques bateaux de ce genre que l'on pourra attacher à un steamer filant à toute vitesse et sur lequel la cargaison pourra être transbordée sans arrêter la course. Les communications télégraphiques sont maintenant faciles et peu coûteuses, et une correspondance télégraphique entre le steamer et le bateau pourraient être facilement établie.

De la même façon, on pourrait aborder au passage un steamer venant d'Angleterre en destination pour Montréal, et la cargaison de l'allège pourrait lui être remise de même que les marchandises de l'île pourraient être transbordées sur cet allège sans causer de retard à la marche du steamer. Je suis sincère dans la proposition que je fais au ministre et je crois que lorsque nous dépensons autant d'argent en subventions de steamers dans d'autres parties du pays, la dépense que je propose est juste et le projet praticable ; je crois aussi que le ministre et ses collègues devraient s'en occuper d'une façon favorable.

L'hon. M. FIELDING: Toute proposition que peut faire mon honorable ami dans la bonne disposition d'esprit qu'il montre ce soir mérite la plus sérieuse considération, mais je suis porté à croire que nous éprouverons quelques difficultés à engager une compagnie de steamers établie à entreprendre le service qu'on propose. Il faudrait avoir la cooperation de quelque ligne de steamer, et si quelqu'une se montrait disposée à entreprendre ce service, le Gouvernement étudiera sérieusement la question. Il est extrêmement désirable que l'île du Prince-Edouard ait toutes les facilités possibles d'expédier ses produits en Angleterre. Nous avons une offre dans nos statuts depuis des années, mais malheureusement aucune compagnie n'a voulu en profiter. Je suis sûr que le ministre du commerce, dans le département duquel cette question devrait être réglée, partage cordialement les vues exprimées par mon honorable ami, et si une compagnie indiquait qu'elle désire entreprendre la chose, le Gouvernement lui donnerait ses sympathies et son appui..

Je voudrais qu'un homme qui connaît bien par expérience la navigation de l'Atlantique, à ce point de vue, exprimât sa volonté d'entreprendre un service de ce genre. Je ferai part de tout cela à l'honorable ministre du Commerce et de la Navigation, en lui demandant d'étudier sérieusement cette question.

M. A. MARTIN (Queens, I.P.-E.) : Je suis très reconnaissant à l'honorable ministre qui a accepté la plupart de mes vues, mais je lui ferai observer que le Gouvernement devrait considérer qu'il est de son devoir de construire ce navire. A l'heure qu'il est les steamers qui font des voyages très ra-

pides, transbordent leurs cargaisons d'un chaland. Je ne puis voir comment il s'élèverait des difficultés. La province se trouvait ainsi favorisée. Avant l'adoption de la politique de subventions aux compagnies de navigation, la province possédait en propre un steamer pour le transport des marchandises entre l'île du Prince-Edouard et le vieux monde, mais après qu'on eût décidé de subventionner les compagnies transatlantiques qui font le service entre Montréal, Halifax, Saint-Jean et l'Europe, le steamer que nous possédions n'a pu soutenir la concurrence. L'inconvénient pour nous, c'est qu'il nous faut expédier nos marchandises à Montréal pour les réexpédier au marché anglais. Je ne sache pas qu'il y ait au Canada un exemple semblable de la façon dont on fait le commerce. L'état de choses qui existe à ce sujet à l'île du Prince-Edouard, qui ne peut réagir par elle-même, n'est pas de nature à jeter du lustre sur le Gouvernement. Quand le ministre a biffé cet article de $7,000, il a dit qu'il appliquerait ces deniers à d'autres fins que j'aimerais connaître.

L'hon. M. FIELDING : Je crois que mon honorable ami trouvera dans le budget supplémentaire, page 30, un crédit additionnel pour des communications par navires à vapeur entre l'île du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve. Je n'invoque pas cela comme étant une raison qui nous empêcherait d'établir ce service transocéanique, si l'occasion s'en présentait, mais il m'est difficile de croire que le Gouvernement se montrerait sage en construisant un navire destiné à la fin indiquée, avant de s'assurer que les lignes océaniques travailleront avec nous au succès de cette entreprise. Tout ce qui permettra à la population de l'île du Prince-Edouard d'avoir sa part d'avantages d'un transport économique et rapide, recevra notre appui le plus complet et le plus sincère.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.—Augmentations des appointements de M. J. Butler, sous-ministre et ingénieur en chef, portés à $8,000 par an à compter du 1er avril 1908, $500.

M. FOWLER : Expliquez.

L'hon. M. GRAHAM : Ce crédit n'a pas besoin d'explication. Cette augmentation de traitement n'est pas aussi considérable qu'elle le semble. Il s'agit d'une somme de $500. D'après la nouvlle loi du service civil, le traitement d'un sous-ministre est de $5,000 ; il faut un crédit spécial pour tout ce qui dépasse ce montant. M. Butler a reçu $7,500, et il était entendu qu'il devait retirer $8,000.

M. FOWLER : Quand cela a-t-il été entendu ? Aucune déclaration à cet effet n'a été faite à la Chambre.

L'hon. M. FIELDING : M. Butler recevait $7,500 d'appointements, et un crédit à cet effet fut voté dans le budget principal.

M. FOWLER : Si cette proposition était acceptée, son traitement serait de $8,000.

M. W. WRIGHT : Soit $1,000 de plus que celui d'un ministre.

L'hon. M. FIELDING : M. Butler est un homme dont la réputaton est considérable dans sa profession. Il n'y a pas de doute que ceux qui jouissent de cette renommée et qui occupent les emplois les plus élevés du service public, sont fortement tentés d'abandonner leurs fonctions. Nous devons donc nous attendre a leur payer un traitement qui compense ce qu'ils retireraient en se livrant à l'exercice de leur profession. Je suis convaincu que M. Butler obtiendrait immédiatement $8,000 d'appointements d'aucune des grandes compagnies de chemins de fer ou de tout entrepreneur qui retiendraient ses services.

M. W. WRIGHT : Il semble anormal qu'on paie à un sous-ministre $1,000 de plus que le ministre ne retire lui-même. Le traitement est assez élevé déjà sans qu'on y ajoute cette somme.

L'hon. M. GRAHAM : Il remplit une double fonction, puisqu'il est en même temps l'ingénieur en chef.

Chemin de fer Intercolonial.—Détournement du chemin public pour éliminer un passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville (à voter de nouveau, $1,000), $1,300.

M. FOWLER : J'aimerais à obtenir quelque explication à propos de cet article.

L'hon. M. GRAHAM : On demande ce crédit pour détourner le chemin public entre Saint-Cyrille et Drummondville, afin d'éliminer un passage à niveau. Cette partie de la route publique qui longe la voie du chemin de fer doit être cédée au Gouvernement par la municipalité. Nous nous trouvons débarrassés du passage à niveau en retour de cette concession.

M. FOWLER : Pourquoi faire une exception dans ce cas particulier ?

M. LAVERGNE : Ce chemin de fer a été construit après l'établissement de la voie publique. Il longe celle-ci sur une distance d'environ un mille. Il y a deux passages à niveau, mesurant environ 350 pieds de longueur ; ce sont des endroits très dangereux et un grand nombre d'accidents s'y sont produits. Le Gouvernement veut détourner le chemin public vers un autre point, ce qui n'entraînera qu'une dépense minime. Si l'on eût construit un peu plus loin du chemin public la voie ferrée, on n'aurait pas eu d'accident à déplorer.

M. FOWLER : Au Nouveau-Brunswick, il y a des endroits où le chemin de fer s'est construit dans des conditions similaires, c'est-à-dire après l'établissement de la route

publique et parallèlement à cette dernière sur une longue distance ; on y trouve aussi beaucoup de passages à niveau. Dans la ville où j'habite, il existe de ces passages, et cependant le chemin de fer n'a pris aucune mesure qui ressemblât à celle-ci. J'aimerais savoir comment il se fait que cette localité particulière est préférée, et si le ministère des Chemins de fer se propose d'appliquer cette politique dans d'autres endroits comme il le fait pour cette localité privilégiée.

L'hon. M. EMMERSON : On a déjà agi ainsi au Nouveau-Brunswick.

M. FOWLER : Certainement pas dans mon comté.

L'hon. M. FIELDING : On n'agit pas ainsi pour les fins elles-mêmes auxquelles doit servir le chemin public, mais pour l'avantage du chemin de fer. Si un passage est dangereux pour la vie et la propriété de ceux qui s'en servent, et si, grâce à une dépense minime, on peut détourner le chemin public et faire disparaître toute cause d'accident, la sagesse nous commande d'agir comme nous le faisons.

L'hon. M. EMMERSON : A Campbelltown (N.-B.), on a détourné le chemin public, et c'est le chemin de fer qui a acquitté le coût de cet ouvrage.

M. FOWLER : Je sais qu'il existe dans mon comté un passage très dangereux ; le ministre pourrait appliquer le même principe que celui qu'il invoque dans ce cas-ci.

L'hon. M. FIELDING : S'il se présente des cas, le long de la ligne de l'Intercolonial, où pour une dépense minime on peut détourner le chemin public et se débarrasser d'un passage dangereux, il serait sage d'agir comme nous le faisons, afin de protéger la vie des gens, et afin de mettre le Gouvernement à l'abri de toute réclamation en dommages-intérêts.

M. FOWLER : Le ministre des Finances paraît être sous l'impression que je condamne cette politique. Non. Je désire simplement savoir pourquoi l'on mentionne cet endroit particulier, alors qu'il y a d'autres localités où le même besoin de protection se fait sentir, sans qu'on s'occupe de remédier à cet état de choses. Le ministre se propose-t-il d'agir de cette façon dans tous ces derniers cas ?

M. ALCORN : Si le ministre veut suivre ce principe, je lui ferai observer que le passage de la gare du Grand-Tronc dans sa propre division électorale est extrêmement dangereuse.

L'hon. M. GRAHAM : Malheureusement l'Intercolonial ne traverse pas mon comté ; je ne puis, par conséquent, mettre en pratique cette politique dans ce cas-ci.

M. FOWLER.

Détournement de la ligne à Chatham et embranchement jusqu'aux quais, $40,000.

L'hon. M. GRAHAM : Il y a quelques mois, j'ai visité Chatham et les principaux citoyens de cette ville m'ont fortement représenté l'importance de ces ouvrages. Il s'agit d'une partie de l'ancien chemin de fer de l'Est du Canada. La pente est très accentuée à cet endroit ; la gare se trouve à deux milles de la ville même. En détournant le chemin sur une distance de six milles, nous diminuons considérablement la traction ; nous nous débarrassons d'une pente raide, et nous pouvons prolonger la ligne jusqu'à la ville et jusqu'aux quais qui se trouvent en eau profonde, atteindre une scierie qui fournit annuellement 4,000 wagons chargés de bois marchand, ainsi qu'un autre moulin en eau profonde. Je puis recommander à la Chambre cette entreprise que je considère avantageuse et conforme aux véritables principes suivis en affaires.

M. CROCKET : Ce crédit vous permettra de terminer les travaux ?

L'hon. M. GRAHAM : Oh, non. Je veux qu'il soit bien compris que cette entreprise coûtera environ $100,000, mais nous ne pourrons dépenser que ce crédit cette année.

Amélioration à Fredericton, $10,000.

M. CROCKET : Je suppose qu'il s'agit d'un premier crédit en vue de la construction d'une nouvelle gare à Fredericton.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai visité la jolie petite ville de Fredericton où j'ai trouvé une gare très insignifiante et nullement pourvue des améliorations dont a besoin le commerce de la capitale de la florissante province du Nouveau-Brunswick. On a parlé de la possibilité de construire une gare centrale de concert avec le Grand-Tronc-Pacifique, mais cette idée semble ne pas devoir se réaliser ; je crois qu'il nous faudrait avoir une gare convenable à Fredericton. Dans ce but, nous voulons dépenser $60,000. Je demande maintenant un crédit de $10,000 pour commencer les travaux de construction de cette nouvelle gare, et cela dès l'automne prochain, et nous continuerons l'entreprise.

M. FOWLER : Je signale à l'attention du ministre une autre ville florissante et belle du Nouveau-Brunswick où le besoin d'une nouvelle gare se fait sentir. Quand le ministre des Finances remplissait temporairement la fonction de ministre des Chemins de fer, il nous a promis une nouvelle gare à Sussex, mais nous ne l'avons pas encore. Sussex est une des principales villes du Nouveau-Brunswick qui approvisionnent l'Intercolonial au point de vue du transport. La gare actuelle est une honte pour la ville de même que pour le chemin de fer. On a construit de nouvelles gares pour en remplacer d'autres qui sont mieux pourvues, et

de beaucoup, que celle de Sussex. C'est une vieille bicoque en bois bâtie quand cette voie ferrée a été construite, et on devrait la remplacer. Je demande au ministre d'inscrire dans ces crédits un item pour la construction d'une nouvelle gare à Sussex.

L'hon. M. GRAHAM : J'étudierai cette question. Malgré mon désir, je regrette de ne pouvoir rien promettre de plus pour le présent. Il nous faut des gares convenables aux endroits où nous faisons des affaires assez considérables.

M. CROCKET : Le ministre peut-il dire quelle partie de ces $60,000 sera consacrée à la gare même de Frédéricton ?

L'hon. M. GRAHAM . Je ne puis répondre sur le moment. J'ai étudié cette question avec le sous-ministre la veille du jour où il est tombé malade, et je lui ai dit qu'il nous fallait une gare décente à Frédéricton avec accessoires convenables à cette construction. Il estimait que celle-ci coûterait environ $60,000. Je crois qu'avant d'avoir terminé les travaux, d'avoir mis les cours en l'état où nous les voulons, nous aurons dépensé plus que ce montant.

M. CROCKET : A-t-on décidé si cette gare sera construite en briques ou en pierres ?

L'hon. M. GRAHAM : Non.

Détournement de la ligne Sydney-Mines à la rivière George, $25,000.

L'hon. M. GRAHAM : Il s'agit d'un cas à peu près semblable à celui de Chatham. Sur cette partie du chemin, il y a une pente des deux côtés. Il y a un trafic considérable à cet endroit, et continuer à répondre aux exigences du commerce en utilisant une traction aussi considérable des deux côtés, il n'y faut pas songer. Le détournement de cette ligne qui coûterait, je crois, de $375,000 à $420,000 mettrait North-Sydney et Sydney-Mines sur la voie principale, nous débarrasserait de l'exploitation d'un embranchement assez long et nous donnerait une pente comparativement unie. Après avoir étudié cette question, j'ai trouvé qu'au point de vue des affaires, c'était une proposition avantageuse, et voilà pourquoi j'ai décidé de la soumettre à la Chambre.

M. SAM. HUGHES : Les ingénieurs du département qui retirent les plus forts traitements approuvent-ils cette idée?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

Petit-Rocher—Rameau jusqu'au quai, $15,000.

L'hon. M. GRAHAM : Le département des Travaux publics a construit un quai à cet endroit, et nous voulons que l'Intercolonial puisse s'y rendre.

L'hon. M. FOWLER : Quel sera le coût de cette entreprise ?

L'hon. M. GRAHAM : Le coût approximatif et estimatif sera d'environ $30,000.

M. FOWLER : Se fait-il un commerce quelconque à Petit-Rocher où s'agit-il encore d'une entreprise dans le genre de celle du quai Caraquet, où l'on espère avoir un peu de trafic dans un avenir très éloigné ? L'honorable député de Gloucester (M.Turgeon) nous a déjà expliqué ce qui en était. Il nous a dit qu'à Caraquet, il ne se faisait pas de commerce, mais qu'il espérait qu'un jour ou l'autre il s'y transigerait des affaires. Entre temps la partie du quai que la mer n'avait pas enlevée, s'est détériorée complètement. Il semble que l'honorable représentant de Gloucester possède un talent exceptionnel pour obtenir des subventions du Gouvernement ; mais le malheur, c'est que dans la plupart des cas on dépense les deniers publics pour des travaux inutiles dans le seul but de renforcer la question de mon honorable ami dans son comté, tandis que le reste de la province souffre des conséquences de cette mainmise dont semble jouir l'honorable député sur le Gouvernement.

M. TURGEON : Assurément, mon honorable ami connaît tout aussi bien que moi les ressources du Petit-Rocher. Quant à Caraquet, l'honorable représentant sait ce que j'ai voulu dire en parlant de ce port comme ne pouvant être visité par les steamers océaniques, vu que nous ne pouvions obtenir de la compagnie du chemin de fer la construction d'un rameau jusqu'au quai, ce qui fournirait des avantages semblables à ceux que rapportera cet ouvrage qu'on veut effectuer à Petit-Rocher. Il est vrai que le quai de cet endroit ne sert encore à personne, parce qu'il n'est pas terminé. L'ouvrage sera parachevé et livré au Gouvernement avant deux mois. Il y a toutes les apparences d'un trafic considérable à cet endroit, spécialement en ce qui se rapporte à l'expédition du bois marchand. Le seul moyen de retirer des bénéfices de cette région, c'est de lui fournir les avantages de transport et ce rameau servira à cette fin dans cette splendide localité que j'ai entendu vanter si hautement par nos amis de la gauche.

M. SAM. HUGHES : Quelle est la longueur de cet ouvrage ?

M. TURGEON : Environ trois quarts de mille.

Pour les explorations à faire pour trouver la meilleure route pour une ligne supplémentaire depuis Moncton (N.-B.), ou d'Amherst (N.-E.), jusqu'à un endroit situé à ou près Truro (N.-E.), $10,000.

L'hon. M. GRAHAM : Il y a quelques semaines, une députation très importante s'est rendue auprès du Gouvernement pour insister fortement sur l'opportunité d'étudier la question de la construction d'un embranchement de Moncton à Truro ou d'Amherst à Truro, pour raccourcir la ligne jusqu'à Halifax et pour diminuer les pentes. Une des idées exprimées se rapportait à la nécessité de tenir compte de

l'augmentation du trafic qui passerait bientôt sur cette partie de l'Intercolonial ; on disait encore que cette ligne traverserait une région nouvelle où n'existe pas encore de chemin de fer. Afin de m'assurer exactement du bien-fondé de cette requête, des avantages qu'on retirerait de cette entreprise et, avant toute chose, du coût de la ligne projetée, j'ai décidé de demander un crédit pour payer les frais d'étude de cette route.

M. SAM. HUGHES : Se propose-t-on de diriger cette voie vers le nord ou vers le sud ?

L'hon. M. FIELDING : Vers le sud, en passant par Parrsboro, sur la baie de Fundy.

M. FOWLER : J'ai lu dans les journaux, l'autre jour, qu'on voulait doubler la voie depuis Saint-Jean jusqu'à Hampton. Le ministre a-t-il quelque renseignement à nous fournir à ce sujet ?

L'hon. M. GRAHAM : Non, en réalité, je disais il n'y a pas longtemps dans un discours qui me semblait avoir une certaine valeur, que si nous transportions toutes les marchandises jusqu'à Moncton, c'est-à-dire tout le trafic que nous espérions avoir, il faudrait nécessairement doubler sans retard la voie depuis Moncton jusqu'à Saint-Jean et depuis Moncton à Halifax.

M. FOWLER : Le ministre jouait-il le rôle de prophète simplement, ou se propose-t-il maintenant d'exécuter ce projet ?

L'hon. M. GRAHAM : Non, nous attendrons jusqu'à ce que le besoin s'en fasse sentir.

M. E. M. MACDONALD : J'espère que le ministre, avant de prendre une décision quant à la construction de nouveaux embranchements, tiendra compte des avantages beaucoup plus considérables qu'on retirerait d'une ligne partant de Moncton, traversant les parties septentrionales des comtés de Westmoreland et de Cumberland et aboutissant à Pugwash. En agissant ainsi, il établira une voie traversant une région où les pentes sont de beaucoup plus douces que celles qui existent sur la ligne actuelle ; il pourrait se servir de ce qu'on désigne comme formant la partie la plus courte de l'Intercolonial, et retirer des avantages beaucoup plus grands que ceux que procurerait la construction d'une nouvelle ligne le long de la baie de Fundy. J'ai déjà appelé l'attention du ministre sur ce sujet ; je ne veux pas développer la proposition que j'ai faite alors, mais elle mérite certainement l'étude du ministre avant que celui-ci prenne une décision sur cette matière.

M. SINCLAIR : Avant que ce crédit soit adopté, je signalerai à l'honorable ministre qu'il existe un meilleur moyen d'atteindre le littoral de l'Atlantique que celui qui consiste à doubler la voie de l'Intercolonial, ou à construire une nouvelle ligne passant par Parrsboro. Quiconque connaît la carte topographique de la Nouvelle-Ecosse sait que le chemin de fer doit traverser la chaîne de montagnes Cobequid entre Amherst et Truro. Sur cete partie de l'Intercolonial on trouve plusieurs pentes très accentuées qui diminuent la valeur de toute la ligne comme chemin de transport des marchandises. Il serait de mauvaise politique de construire une voie ferrée qui traverserait le continent à un coût considérable et avec des pentes de ½ ou de 1 p. 100, et de suivre ces pentes depuis Moncton jusqu'à Halifax. On pourrait obvier à tout cela en faisant passer la ligne au nord d'Amherst, en suivant le littoral septentrional jusqu'à Pugwash et de là jusqu'à New-Glasgow et Country-Harbour. Cela nous donnerait sur l'Atlantique un splendide débouché pour les marchandises transportées par le Grand-Tronc-Pacifique. Je n'ai pas besoin de parler des avantages qu'offre Country-Harbour. Il est reconnu parfaitement que ce havre est l'un des plus considérables qui existent. Si l'on dresse une liste de douze des plus grands havres du monde, on sera forcé, j'ose le dire, d'y inscrire celui de Country-Harbour. A cette heure avancée, je n'ai pas le temps d'énumérer tous les avantages de cette route. Si l'on adopte ma proposition, on aura une route à niveau, traversant les régions houillères de Pictou, ouvrant à l'industrie et à la colonisation une région fertile et atteignant l'océan à un havre qui se trouve de cent milles plus rapproché de l'Europe que ne l'est Halifax. J'espère qu'on ne prendra pas de décision avant d'avoir étudié soigneusement cette proposition.

M. McLENNAN : Je voudrais demander au ministre s'il a tenu compte de la requête très modeste que j'ai présentée l'autre soir. J'observe qu'il est question de doubler la voie de l'Intercolonial dans le comté de Cap-Breton, dans les comtés de Cumberland, de Pictou et de Colchester et de construire un tunnel dans le comté de Pictou. Je ne m'oppose pas à ces travaux, mais j'estime qu'on devrait s'occuper un peu plus des besoins très modestes du comté d'Inverness. J'ai aperçu en ville, hier, M. Mann, l'un des directeurs de la Inverness Railway and Coal Company, et j'espérais que le ministre appellerait son attention sur la question de l'usage conjoint des installations terminales à Port-Tupper.

Je voudrais savoir du ministre s'il a étudié l'opportunité d'en venir à une convention avec cette compagnie, sinon de faire servir une partie de ce crédit général à la construction d'un modeste abri qui servira de gare à Hawkesbury-Junction, sur l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM : Je répondrai à mon honorable ami que c'est là une des questions que nous devrons étudier. Le département recherche le moyen d'obvier à la difficulté à laquelle fait allusion l'honorable député.

Pour augmenter l'alimentation d'eau, $7,500.

M. FOWLER : Où prenez-vous votre approvisionnement d'eau pour les bâtisses de l'Intercolonial à Moncton ?

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai pas ce renseignement ici, et à l'heure qu'il est, il n'y a pas de fonctionnaire qui puisse me le fournir.

M. SAM. HUGHES : Le ministre connaît-il quelque chose se rapportant à l'aqueduc de Moncton ?

L'hon. M. GRAHAM : Quand cet article reviendra en discussion, je pourrai fournir le renseignement demandé que je regrette ne pas avoir obtenu à temps.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.—Pour payer à M. J. Haney son entreprise, la somme accordée par l'arbitre au sujet du pont de Hillsborough, $164,633.33.

L'hon. M. GRAHAM : Le montant de la réclamation était de $390,000. D'après la convention, l'ingénieur en chef devait donner un certificat se rapportant à tout l'ouvrage, mais la grande difficulté pour moi c'était que temporairement l'ingénieur en chef était M. Butler qui est maintenant de fait l'ingénieur en chef de mon département. En conséquence, il ne convenait pas pour lui de donner ce certificat, et j'ai décidé de nommer M. Collingwood Schrieber en qualité d'ingénieur et d'arbitre, vu qu'il était l'ingénieur en chef du département à l'époque où ces travaux ont été exécutés. Par sa décision, il accorde à M. Haney $194,000.

M. CROCKET : Quel est le coût total du pont d'Hillsborough ?

L'hon. M. GRAHAM : De $1,368,376.18 jusqu'au 30 juin dernier.

M. CROCKET : Quel était le coût d'après l'estimation faite par le département ?

M. GRAHAM : J'avais une longue note à ce sujet. On avait fait une estimation, mais l'ouvrage fut complètement modifié. On trouvait qu'il ne serait pas à propos de se servir de coffrages à cause de leur état de vétusté, et l'on conclut un nouveau marché en vue de la construction d'un remblai.

M. FOWLER : Quel était le prix de l'entreprise ?

L'hon. M. GRAHAM : Toute l'entreprise a été adjugée à des prix de section, car on constata qu'il était impossible de faire exécuter autrement ces travaux. Cette réclamation se rapportait à un règlement final pour tout l'ouvrage. Le marché fut modifié ; on changea l'ouvrage qu'on devait faire en acier ; on s'entendit avec M. Blair et le marché fut signé par l'honorable M. Sutherland. Je crois qu'on a offert 50 cents la verge, mais l'ex-ministre accorda 30 cents par verge comme prix de section Une partie de ce travail fut faite à une profondeur d'eau plus grande que celle constatée jusqu'alors dans les travaux de ce genre.

M. CROCKET : Quand ce pont a-t-il été parachevé et quand a-t-il été accepté par le département ?

L'hon. M. GRAHAM : Il y a à peu près deux ans.

M. FOWLER : Je ne puis comprendre comment il se fait qu'il se soit élevé un différend si l'ouvrage a été exécuté à des prix de section. Pourquoi l'entrepreneur aurait-il réclamé $390,000 de plus que le montant que le département consentait à lui payer ?

L'hon. M. GRAHAM : Le moyen le plus direct de répondre à cette question serait peut-être de lire les réclamations présentées par l'entrepreneur, mais cela prendrait beaucoup de temps.

M. FOWLER : Indiquez-en la nature générale.

L'hon. M. GRAHAM : Ainsi, par exemple, l'entrepreneur réclamait certaines sommes pour travaux supplémentaires, pour matériaux disponibles, pour intérêt, etc. Il fournit ensuite la liste de ses réclamations pour travaux supplémentaires, tels que la construction de caissons pneumatiques. Il exigeait de plus $82,907 d'intérêt.

M. A. A. McLEAN : Pourquoi cela ?

L'hon. M. GRAHAM : Sa facture n'avait pas été réglée, et il réclamait l'intérêt du montant en jeu. Si j'avais le temps de lire la décision arbitrale, l'honorable député verrait que cette réclamation fut mise de côté par l'arbitre.

M. A. A. McLEAN : Je demanderais au ministre de lire ce document.

L'hon. M. GRAHAM : J'en fournirai une copie à l'honorable député suivant son bon plaisir.

M. A. A. McLEAN : Je crois que le hansard devrait rapporter ce que contient cette décision arbitrale.

L'hon. M. GRAHAM : Elle fut rendue par M. Collingwood Schreiber dans les termes suivants :

Sachez que moi, ledit Collingwood Schrieber ayant assumé la tâche d'étudier et de décider cette réclamation, après avoir entendu, examiné les témoins et étudié la preuve faite par les deux parties en cause relativement auxdites réclamations à moi référées tel que dit ci-dessus, rends et publie ma décision sur ces dernières, comme suit: Je décide et j'établis

que ledit Michael J. Haney, conformément auxdits contrat et bail et à la convention, une réclamation juste et valable contre Sa Majesté le Roi pour un montant que j'évalue à $164,633.33.

Et je décide que ladite somme de $164,633,33 doit être payée par Sa Majesté audit Michael Haney qui devra accepter en règlement complet final, avec reconnaissance à cet effet, de toutes les réclamations à moi référées et de tout ce qui faisait l'objet des difficultés susdites, et de toutes demandes se rapportant à ces réclamations. Et j'accompagne cette décision, conformément à ladite convention, de mon certificat en duplicata sous la forme d'un certificat d'ingénieur en chef pour le paiement, lorsqu'il sera fait, dudit montant ou de la somme totale audit Michael J. Haney, conformément à ladite convention.

Et je décide de plus que chaque partie devra acquitter ses propres frais dans cet arbitrage, et que ledit Michael J. Haney devra payer les frais de cette décision, c'est-à-dire la somme de $223.75, représentant les honoraires du sténographe.

En témoignage de quoi j'ai signé ce vingt-unième jour de février 1908.

COLLINGWOOD SCHREIBER.
Seul arbitre.

Etudes se rapportant aux embranchements, $10,000.

M. FOWLER : Se propose-t-on d'acquérir les embranchements qui se trouvent dans la province du Nouveau-Brunswick ?

L'hon. M. GRAHAM : Cette question est très vaste. Si j'étais le gérant ou le président d'une compagnie qui posséderaient l'Intercolonial, je m'occuperais immédiatement de voir quels sont les embranchements qui alimenteront le réseau principal, et j'essaierais de les acquérir. Avant la fin de la session, je ferai une autre déclaration se rapportant à la question des embranchements. L'exploration est tracée d'une ligne de chemin de fer depuis la rivière Saskatchewan jusqu'à la baie d'Hudson, $100,000.

M. LAKE : Je vois qu'on dit que cette ligne partira de la rivière Saskatchewan pour se rendre jusqu'à Fort-Churchill. Je suppose que le chemin de fer a été terminé jusqu'au Pas sur la rivière de ce nom, si j'en crois ce qu'a dit l'autre jour le ministre de l'Intérieur, je lui demandais un renseignement sur l'état de cette ligne, et il m'a dit qu'il s'adresserait au ministre des Chemins de fer pour obtenir cette information. Ce dernier pourrait-il me renseigner aujourd'hui ?

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai pas de renseignement précis. J'ai été surchargé d'ouvrage. Je me proposais de m'enquérir de cela aujourd'hui même auprès de M. Mann. J'expliquerai aux propriétaires de cette voie ferrée l'état dans lequel cette dernière se trouve, et si l'on n'en fait pas d'amélioration dans le sens indiqué, la question sera soumise à la commission des chemins de fer.

M. GRAHAM.

M. LAKE : J'avais compris que le département des Chemins de fer avait, l'automne dernier, envoyé un ingénieur faire l'inspection de cette ligne. Ce fonctionnaire doit avoir fait un rapport, puisqu'il était de retour à l'automne.

L'hon. M. GRAHAM : Je m'enquerrai s'il y a un rapport.

M. LAKE : L'honorable ministre voudra-t-il déposer ce rapport la prochaine fois que nous discuterons ces crédits ? Le ministre de l'Intérieur a dit que toutes les terres accordées en subventions à ce chemin de fer avaient été mises sous permis.

M. SAM. HUGHES : Le printemps dernier a été une saison très humide pour le Nord-Ouest, et quiconque connaît la Saskatchewan inférieure, sait que sur une distance de plusieurs milles de chaque côté le pays est plat et marécageux. Il faudrait des travaux assez considérables pour maintenir en bon état une ligne de chemin de fer, surtout quand les saisons sont aussi défavorables que celle que nous avons eue ce printemps au Nord-Ouest. Pas un seul chemin de fer nouvellement construit au Nord-Ouest n'était en bon état cette année.

M. HERRON : Le Gouvernement s'est-il décidé quant à la politique qu'il entend suivre au sujet de la construction de cette voie ferrée ? Va-t-il construire lui-même cette ligne ou laisser cette tâche à une compagnie ?

L'hon. M. GRAHAM : La politique à laquelle le Gouvernement en est arrivé, c'est que ce chemin de fer sera construit, et même immédiatement, par quelqu'un. Nous assurer du coût probable de ce chemin de fer est la première chose que nous devons faire, soit que nous construisions nous-mêmes cette ligne, soit que d'autres assument ce travail. Dans ce but, j'ai organisé une équipe qui partira bientôt pour faire des études et des levés depuis la rivière Saskatchewan jusqu'à la baie d'Hudson, jusqu'à Fort-Churchill probablement, si cela est possible, ou à d'autres points de cette baie. Avant que nous prenions une décision, ces explorations sont nécessaires ; connaissant le coût de cette entreprise nous construirons nous-mêmes cette voie ferrée ou nous laisserons à d'autres la tâche d'exécuter cette entreprise.

M. LAKE : Quand ces explorateurs partiront-ils et combien de temps prendront-ils pour exécuter leur travail.

L'hon. M. GRAHAM : Des ingénieurs chargés de faire ces levés partiront dans quelques jours. Il faut que cette voie ferrée soit construite par quelqu'un et cela immédiatement.

M. LAKE : L'honorable ministre voudrait-il laisser cet item en suspens jusqu'à ce qu'il puisse nous fournir des renseigne-

ments sur l'état du chemin de fer dont je viens de parler ? A moins que ce remblai ne soit terminé—et, si je ne me trompe, toute cette région devrait être égouttée—il serait impossible de se rendre au Pas.

M. KNOWLES : Je m'oppose à ce qu'aucune décision ne soit pas prise relativement à ce crédit. Que l'honorable représentant de Qu'Appelle (M. Lake) partage ou non cette opinion, je crois que la population de l'Ouest demande qu'on exécute le plus tôt possible les études préliminaires et qu'on établisse le tracé du chemin. Je regrette profondément qu'en sa qualité de représentant de cette population, l'honorable député fait en sorte à ce que cet item reste en l'état.

Plus que cela, je crois qu'il n'est pas juste de dire que ce crédit est destiné à acquitter le coût des études préliminaires, parce qu'il n'est pas seulement essentiel de se procurer ces renseignements, mais encore de localiser la ligne qui doit être construite. Ainsi que le disait le ministre des Chemins de fer, la première chose à faire en vue de la construction de cette voie, soit par le Gouvernement, soit par la compagnie, c'est de faire ces études et de localiser la ligne ; et le ministre nous a dit que c'est ce travail qui s'accomplira cette année. J'espère que l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) retirera son objection et n'insistera pas pour demander que cet item reste en l'état, ce qui occasionnerait d'autres délais. Je veux aussi dissiper l'impression qu'on aurait pu créer dans l'esprit des membres de cette Chambre, quand on a dit que les rivages de la Saskatchewan inférieure ou de la région environnante ne se composaient que de marécages. J'ai étudié un peu cette question et je puis dire qu'il y a 70 milles de terrain de formation calcaire et qui s'étendent vers le nord de la rivière, terrain qui constitue le meilleur fonds pour la construction d'un chemin de fer.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député ignore que le chemin de fer côtoie la rivière en partant du sud.

M. LAKE : Les observations de mon honorable ami sur le fait que la Chambre laisserait cet item en l'état sont absolument injustes. Il sait parfaitement cela, de même qu'il n'ignore pas qu'il veut retirer un petit avantage politique de ce fait.

M. KNOWLES : J'en appelle au règlement. L'honorable député ne devrait pas dire que j'essaie de retirer un avantage politique à bon marché.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne crois pas que cela soit contraire au règlement.

M. LAKE : L'honorable député sait parfaitement, plus que tout autre membre de la députation, que demander que cet item reste en suspens pour un jour n'aura aucun effet sur la date où ce crédit sera adopté par la Chambre, vu que tous ces item doivent être réunis dans ce qu'on désigne sous le nom de bill des subsides.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami ne veut certainement pas conserver cet item comme un gage jusqu'à ce que je fournisse ce renseignement ? Ce dernier n'a rien à faire en ce qui touche la ligne du Canadian Northern Railway Pass.

M. LAKE : Si le ministre veut fournir ce renseignement, je le lui demanderai de nouveau quand la Chambre se formera en comité des subsides.

M. LENNOX : Loin de moi l'idée de retarder l'adoption de ce crédit, et j'espère que l'honorable député d'Assiniboïa-ouest ne croirait pas que j'agis dans ce but. J'estime qu'on doit hautement condamner la tactique que certains députés semblent adopter quelquefois dans le but de retirer un avantage politique à peu de frais. Il devrait exister parmi nous un sentiment d'honneur qui nous ne permettrait pas de représenter faussement ce qu'un adversaire peut dire.

M. KNOWLES : L'honorable député voudrait-il dire de qui il veut parler.

M. LENNOX : Je veux parler de l'honorable député qui vient de se lever.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne crois pas que l'expression " avantage politique à bon marché " soit contraire au règlement.

M. KNOWLES : Il a dit " méprisable ".

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'emploi de cette expression est matière de goût.

M. KNOWLES : J'estime que l'honorable député n'observe pas le règlement en disant que mes tactiques sont méprisables.

M. LENNOX : De propos très délibéré, je répète cette remarque.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne crois pas que l'honorable député ait raison d'employer le mot " méprisables ".

M. LENNOX : Je suis heureux d'avoir employé cette expression que je retirerai par considération pour vous, parce que je crois que cela est nécessaire...

Des VOIX : A l'ordre !

M. LENNOX : Je retire cette observation par respect pour le président. Je n'ai pas modifié d'un iota mon opinion. Je demanderai au ministre un renseignement plus précis sur la politique que le Gouvernement veut suivre dans cette affaire. Le ministre ne nous a pas dit si le Gouvernement allait construire ce chemin de fer en le considérant comme une entreprise nationale, ou s'il allait faire exécuter ces travaux par une compagnie indépendante.

L'hon. M. GRAHAM : Je croyais bien m'être fait comprendre. Le Gouvernement

n'a pas encore décidé s'il construirait lui-même ce chemin de fer ou s'il confierait cette entreprise à quelque grande compagnie. Il en est arrivé à la conclusion de connaître immédiatement par des moyens pratiques le coût probable de cet ouvrage. Plus tard il avisera aux meilleurs moyens à prendre pour assurer la construction de cette voie ferrée.

M. FOWLER: Pendant combien de temps la navigation des détroits est-elle ouverte ?

L'hon. M. GRAHAM : D'après les renseignements que j'ai pu me procurer, je dirai que la navigation est assurée durant quatre mois de l'année. Il va sans dire que celle de la baie se prolonge davantage.

M. FOWLER : Le "Free Press", d'Ottawa, annonçait l'autre jour en titres flamboyants que la navigation des détroits ne pouvait se faire que durant deux mois. Cet article était-il inspiré?

L'hon. M. GRAHAM : Oh, non.

M. S. J. JACKSON : A mon avis, il n'est pas sage de limiter ces études à la route du Pas. J'estime que nous pouvons trouver une route plus satisfaisante qui partirait du réseau principal du Canadien du Nord, et qu'on devrait commencer ces études à 100 ou 150 milles au sud de la Saskatchewan dans l'espérance de trouver une ligne plus avantageuse. On me dit qu'il existe une chaîne de collines élevées de 30 à 40 milles à l'est, où le Canadien du Nord pourrait construire plus avantageusement sa ligne qu'en faisant partir celle-ci d'Erwood.

Canal de la Trent.—Pour indemniser les propriétaires de terrains submergés, $100,000.

L'hon. M. GRAHAM : Par suite de la construction du canal de la Trent et de celle des différentes digues, certains terrains ont été inondés. Nous avons envoyé quelqu'un sur les lieux pour estimer les dommages. Il fait rapport qu'il est nécessaire de faire voter un crédit de $100,000, lequel servira à indemniser les cultivateurs intéressés des dommages qu'ils ont éprouvé.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi pas un crédit plus considérable pour la construction du canal, et pourquoi consacrer autant d'argent à l'achat de ce terrain ?

L'hon. M. GRAHAM : Le budget principal contient un crédit de $1,000,000 pour le canal de la Trent.

M. SAM. HUGHES : Il s'agit d'une bagatelle ; l'honorable ministre devrait comprendre tout cela dans le même crédit.

M. FOWLER : M'est avis que si l'on avait acquis le droit d'inonder ces propriétés avant de commencer les travaux, la dépense occasionnée de ce chef serait infiniment moindre que celle que nous sommes obligés d'acquitter aujourd'hui à la suite des dommages causés.

Canal de Cornwall.—Réparations nécessitées par le dernier accident à l'écluse n° 18, $150,000.

M. SAM. HUGHES : Est-il vrai que le capitaine Donnelly a averti le département, il y a plus d'un an déjà, que ce remblai s'effondrerait ? J'ai lu une déclaration qu'aurait faite à cet effet M. Hiram Calvin.

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai jamais entendu parler de cela.

M. SAM. HUGHES : Le ministre voudra-t-il s'enquérir à ce sujet ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

M. FOWLER : Je demanderais au ministre s'il se propose de faire exécuter ce trapail en régie ou à l'entreprise?

L'hon. M. GRAHAM : Une partie, soit le travail le plus pressant, a été exécuté en régie ; quant à la balance de cet ouvrage, nous inviterons la concurrence et nous accorderons l'entreprise au plus bas soumissionnaire.

Digue de Carillon.—Travaux à travers les glissoires, $40,000.

M. BLAIN : Je suppose que le ministre consentira à ce que cet item reste en l'état afin de permettre à quelqu'un qui est absent ce soir de discuter aucun de ces crédits.

L'hon. M. GRAHAM : Parfait.

(L'item reste en suspens.)

Divers.

Commission des chemins de fer.—Entretien et fonctionnement de la commission des chemins de fer pour le Canada (à l'exclusion d'une somme de $25,000 autorisée par la loi..	$13,000 00
Dépense pour la préparation des plans pour la reconstruction du pont de Québec..	25,000 00
Soin, réparations et changements aux voitures du Gouverneur général..	2,500 00
Statistique des chemins de fer, y compris aide aux écritures, nonobstant les dispositions de la loi du service civil..	1,200 00
Dépense de la commission du pont de Québec..	53,500 00
Gratification de deux mois de traitement à la veuve de feu le juge Killman, président de la commission des chemins de fer..	1,666 66
	$96,866 66

M. LENNOX : Il y a un item de $25,000 pour préparer les plans de la reconstruction du pont de Québec. Ce crédit suffira-t-il pour acquiter le coût des plans en question ?

L'hon. M. GRAHAM : Nous l'espérons, mais cet ouvrage pourra coûter plus cher.

Je crois que cette estimation est peu élevée.

M. SAM. HUGHES : Il vaudra mieux vous procurer les plans du pont sur la Forth et vous en servir pour la reconstruction de celui de Québec.

M. FOWLER : Avez-vous songé à quelque ingénieur que vous emploieriez à la préparation de ces plans ?

L'hon. M. GRAHAM : Non, nous n'avons pas choisi d'ingénieur. C'est un choix qui doit se faire avec un soin méticuleux afin d'être absolument sûr de ne pas nous tromper.

M. FOWLER : Je reconnais parfaitement avec le ministre que c'est une question à laquelle il faut apporter le plus grand soin possible, vu que le Gouvernement a l'expérience du désastre qui s'est produit, ce qui doit être pour lui un avertissement.

J'estime que ce crédit de $25,000 sera tout à fait insuffisant pour la fin à laquelle on le destine. Il faudra nécessairement demander un crédit supplémentaire, parce que si le Gouvernement remplit parfaitement son devoir dès les débuts, vu qu'il s'agit de la construction d'un pont plus considérable que celui dont on avait commencé l'exécution, il retiendra les services de l'ingénieur le plus éminent qu'on puisse trouver dans le monde entier, et pour trouver cet homme-là il sera nécessaire de s'adresser aux ingénieurs du vieux monde. Nous avons fait l'expérience des connaissances des ingénieurs américains, et elle a été tout à fait malheureuse en réalité. Sans tenir compte de la perte d'argent, cette catastrophe a été la cause de la perte d'un grand nombre de vies, ce qui est plus à déplorer que la perte financière. J'espère que le Gouvernement n'épargnera rien pour retenir les services du meilleur ingénieur qu'il pourra trouver. et m'est avis que ce serait fair une économie sage que de payer un montant suffisant à l'ingénieur qu'on aura ainsi choisi.

M. SAM. HUGHES : Si l'on compare la charpente du pont de Québec avec celle du pont de la Forth, l'une n'apparaît que comme une bagatelle à côté de l'autre. Les poutres du pont de la Forth mesurent douze pieds d'épaisseur, et je ne crois pas qu'il s'en trouvât une dans tout le pont de Québec mesurant plus qu'un pouce et demi d'acier chaque coin. La partie effondrée et celle qui subsite encore ont une apparence de faiblesse prononcée. L'ingénieur en chef qui a présidé à la construction du pont de la Forth n'existe plus, mais d'autres ingénieurs qui ont travaillé à cet ouvrage vivent encore, et je crois qu'il serait sage de nous assurer pour cette entreprise des services de l'ingénieur le plus compétent.

M. E. M. MACDONALD : Adjoignons à ces ingénieurs étrangers un ingénieur canadien.

L'honorable M. FIELDING : Il ne saurait y avoir de divergence d'opinion sur ce point. Le Gouvernement est décidé, qu'importe le coût, à retenir les services de l'in-l'ingénieur le plus compétent qu'il pourra trouver. Il me fait plaisir d'entendre cette expression d'opinion de la part de nos adversaires, de sorte que si nous avons besoin d'un crédit plus considérable, il nous suffira de le demander.

M. LENNOX : Je voudrais demander si le Gouvernement se propose de reconstruire ce pont au même endroit, ou s'il en choisira un autre.

L'hon. M. GRAHAM : C'est une des quesions qu'il faudra étudier. Il y aura divergence d'opinion sur ce point. Certains croient qu'il serait préférable de construire cet ouvrage plus en amont du fleuve. Ce sont là matières que décideront l'ingénieur ou les ingénieurs dont nous retiendrons le services.

M. LENNOX : Je crois que le plus tôt le Gouvernement s'occupera de s'assurer les services d'un ingénieur, le mieux ce sera. Je demanderais au ministre si le montant de $53,500 pour les dépenses de la commission du pont de Québec suffit à acquitter le coût total de ces dernières.

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

M. LENNOX : Et tout est terminé à ce point de vue ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

(Il est fait rapport de quelques résolutions.)

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. HENDERSON : Quel est le programme pour lundi?

L'hon. M. FIELDING : Projet de résolution relatif aux frontières provinciales, bills de moindre importance, puis subsides.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à onze heures quarante-sept minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 13 juillet 1908.

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

MOTION RELATIVE A LA NOTE DU GENERAL LAKE.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) : Jeudi dernier j'ai déposé sur le bureau de la Chambre un mémoire préparé par le général Lake relative-

ment à certaines questions de milice. Je pensais alors que le mémoire serait compris avec les documents parlementaires ; mais il paraîtrait maintenant qu'il est nécessaire de présenter une motion au sujet de ce document. Aussi, avec le consentement de la Chambre, je propose :

Qu'un ordre émane de la Chambre à l'officier compétent pour le dépôt d'une copie de la note dressée par le major général P. H. N. Lake, compagnon du Bain, compagnon des SS. Michel et George, inspecteur général, sur cette partie du rapport des commissaires du service civil de 1908, qui a trait à l'administration de la milice, et que l'article 72 du règlement soit suspendu et ladite note imprimée.

(La motion est adoptée.)

BATIMENTS PUBLICS.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Je dépose sur le bureau un état dressé en réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 janvier 1908, proposé par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) en ces termes :

Etat faisant connaître la population de chaque ville, village ou autre endroit en Canada dans lesquels quelque édifice public a été érigé aux frais du Canada, depuis le 1er janvier 1897, ou pour lequel des fonds publics ont été votés, dépensés ou affectés depuis cette date; ainsi qu'un état de la somme votée, dépensée ou affectée dans chaque cas, le coût total de chaque édifice, le coût total estimé de tout édifice non encore terminé, les fins auxquelles chacun de ces édifices est destiné, le coût annuel d'entretien de chacun d'eux; le dit état préparé de manière à fournir le renseignement ci-dessus énoncé, en répartissant lesdites villes, dits villages ou autres endroits dans les classes suivantes: Ceux dont la population ne dépasse pas respectivement 2,000, 3,000, 4,000, 5,000, 6,000 7,000, 8,000, 9,000 et 10,000 habitants; aussi, état supplémentaire faisant connaître les noms des autres villes et villages en Canada, de chacune des classes susdites, dans lesquels on n'a pas érigé jusqu'à ce jour, de tels érifices publics.

L'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce), et, peut-être, quelques autres membres, ont présenté des motions à peu près dans le même but que celle en réponse à laquelle ces renseignements sont déposés. Cet état, je pense, fournit tous les renseignements demandés dans ces diverses motions.

QUESTION RELATIVE AUX SUBVENTIONS DE CHEMINS DE FER.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je prie le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) de nous dire quand les résolutions relatives aux chemins de fer seront déposées. Je lui demanderai également s'il est à sa connaissance que la session dure depuis sept mois et seize jours et que, probablement, cinq ou six jours au plus nous séparent de la prorogation ? Dans ces circonstances, me permettra-t-il de lui demander respectueusement si ce document n'aurait pas dû être déposé il y a déjà longtemps ? Sept mois et seize jours !

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je n'ignore pas que la session dure depuis sept mois et seize jours, et je suis heureux d'apprendre que nous allons avoir la prorogation dans cinq ou six jours. Je ne sache pas qu'il eût été possible de déposer le texte de ces résolutions une heure plus tôt.

M. R. L. BORDEN : Mais la question c'est quand allons-nous l'avoir ?

Sir WILFRID LAURIER : Si je ne me trompe, il a été produit aujourd'hui, n'est-ce pas ?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je compte qu'il pourra être produit demain. J'avais espéré pouvoir le déposer aujourd'hui, mais il n'est pas imprimé.

L'INDUSTRIE DES LAINAGES.

M. BLAIN : Voudra-t-on me dire si le Gouvernement se propose de présenter dans le cours de la présente session, quelque mesure dans le but de venir en aide à l'industrie des lainages ?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'honorable chef de la gauche (M. R. L. Borden) vient de m'informer que nous pouvons espérer voir se clore la session d'ici à cinq jours ; et je ne pense pas que, dans ces cinq jours, nous puissions faire plus qu'expédier les affaires qui sont inscrites au feuileton.

DEMANDE DE DOCUMENT.

M. R. L. BORDEN : Je prie le ministre intéressé,—le ministre de la Marine et des Pêcheries, j'imagine,—de nous dire quand nous pouvons compter obtenir les documents demandés dans la motion du 10 février dernier, relative à la pêche du homard dans le comté de Pictou ?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je me renseignerai à cet égard. Je pensais que tous les documents demandés avaient été déposés.

M. R . L. BORDEN : Il est possible que ces papiers aient été produits. Le ministre aura-t-il l'obligeance de s'enquérir et de me mettre demain au courant ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

DEPOT D'UN PROJET CONCERNANT LA COMPAGNIE DE GARANTIE DOMINION.

M. R. A. PRINGLE (Stormont) propose :

Que cette Chambre ne persiste pas dans ses amendements au projet de loi (n° 127) relatif

à la compagnie de garantie Dominion, à responsabilité limitée, et qu'il soit transmis un message au Sénat pour en informer Leurs Honneurs.

Monsieur l'Orateur, je constate qu'il va falloir, en vue de surmonter une petite difficulté relative à ce bill, déposer un court projet de loi comportant modification, et je prie la Chambre de me permettre de le faire.

C'est peut-être aussi le moment pour moi d'exposer mes raisons. Pendant que le projet de loi était discuté en comité, les pouvoirs généraux d'emprunt furent supprimés. La compagnie "Dominion Guarantee" a construit un bâtiment dans la ville de Montréal, ce qui l'a obligé à négocier un emprunt de $55,000. Le projet de loi déclare valide et légalise l'hypothèque, mais ne confère pas à la compagnie le pouvoir d'emprunter l'argent qu'il lui faudra peut-être emprunter, dans le cas où elle serait appelée à se libérer de l'hypothèque. Je vais demander à ce qu'il me soit permis de déposer un projet de loi, et je prie la Chambre de l'admettre sur-le-champ à la 1re et à la 2e lectures pour qu'il puisse être renvoyé au comité général. J'ai le texte du dispositif du projet de loi ici, bien qu'il ne soit pas rédigé sous la forme d'un projet de loi.

M. PRINGLE : Je demande maintenant à déposer un projet de loi (n° 127) concernant la compagnie "Dominion Guarantee", à responsabilité limitée.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable membre, j'imagine, dépose ce projet de loi en conséquence de l'amendement qui a été fait par le Sénat au projet de loi dont il vient de nous parler.

M. PRINGLE : Oui. Je pensais que nous pourrions voter l'amendement qui a été inséré ici. Le Sénat a refusé de le voter, jugeant qu'il n'avait pas ce pouvoir. Il nous a donc renvoyé le bill, et les fonctionnaires à qui j'ai soumis le cas m'ont avisé que la ligne de conduite à suivre serait de déposer un projet de loi comportant modification, au lieu de demander l'adoption de ce texte comme amendement.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable membre n'ignore pas que le dépôt d'un tel projet de loi au moment actuel est très irrégulier. Au reste, il n'y aura pas de mal à le lire une seconde fois et à le renvoyer au comité général. Nous ne saurions faire davantage aujourd'hui.

M. PRINGLE : C'est tout ce que je demande, qu'il soit renvoyé au comité général.

(La motion est adoptée et le projet de loi lu pour la 1re et la 2e fois.)

QUESTIONS.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—EMBRANCHEMENT DE PICTOU.

M. STANFIELD demande :

1. Quand l'embranchement de Pictou (chemin de fer intercolonial) a été détaché de la section Halifax-Saint-Jean et rattaché à la section Sydney-Oxford, ordre a-t-il été donné de voir à ce que la situation des employés n'en fût pas modifiée?

2. La situation des employés en a-t-elle été modifiée? Dans l'affirmative à la demande de qui? Et pourquoi ne s'est-on pas conformé à l'ordre, s'il en a été donné?

3. S'il a été effectué des changements, quel avantage le chemin de fer en a-t-il retiré?

4. Depuis le changement, de combien les frais d'exploitation ont-ils augmenté mensuellement, en raison, par exemple, du salaire qu'il y a lieu de payer aux employés quittant leurs trains avant la fin de leur course, ou pendant qu'ils circulent à titre de voyageurs entre Truro et Stellarton?

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Feu l'honorable M. Blair, alors ministre, le 28 février 1898, prit cette décision : "La section de Truro-Stellarton sera rattachée à la division Sydney-Oxford, le 1er mars ; mais les employés des trains et mécaniciens qui ont été jusqu'ici affectés à cette partie du réseau, continueront d'y être attachés, si c'est leur désir". L'arrangement ci-dessus ne fut pas du goût des hommes d'équipe et mécaniciens à Stellarton, qui demandèrent le renvoi de la question à la Fraternité ; c'est ce qui fut fait, et au mois de mars dernier, le ministre prit la décision suivante qui fut communiquée à l'administrateur général.

2. Que les hommes de Truro qui forment actuellement le personnel des trains dans le district de Stellarton à Oxford soient transférés à ce district ; et dans le cas où certains de ces hommes s'y opposeraient, qu'un nombre d'hommes soit transféré du district de Truro, en conservant leurs rangs ; et que les trains n° 17 et n° 18, de New-Glasgow à Halifax, soient affectés entièrement au personnel de Truro. Dans le cas où il se produirait des vacances, ces trains seront pourvus du personnel de Truro, et à l'avenir, pour les fins d'avancement, le district d'Halifax-Truro et le district Stellarton-Sydney-Oxford formeront des districts distincts, au point de vue des promotions ; le choix des hommes visés sera fait lors du prochain changement d'horaire ou dans les trente jours de cette date. Le personnel des trains n° 17 et n° 19 seront à même de se rendre chez eux et d'en revenir gratuitement à la fin de la semaine si l'état des affaires le permet comme dans le passé. Il a été donné suite à ces ordres en avril dernier.

3. Le département était d'avis que les changements seraient dans l'intérêt du chemin de fer.

4. Rien ne fait voir que les frais d'exploitation du chemin de fer en soient augmentés.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—STATION D'AMQUI.

M. MONK (par M. Blain) demande :

1. Quel a été le chiffre du crédit voté pour solder le prix de construction de la gare du

chemin de fer intercolonial construite à Amqui en 1904?

2. Quelle somme a-t-il été dépensé de fait pour la construction de ladite gare?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Il a été voté en 1904-1905 un crédit de $12,550 pour agrandissements à Amqui; mais ce crédit n'était pas exclusivement destiné à la construction d'une gare.

2. La somme dépensée pour la construction d'une gare à Amqui est de $6,460.50.

DEPENSES DE L'ETAT DANS LE COMTE DE NICOLET.

M. TURCOTTE demande :

Combien a-t-il été voté sur les fonds publics pour le comté de Nicolet, de 1878 à 1896?

2. Combien a-t-il été voté sur les fonds publics pour le comté de Nicolet, de 1896 à date?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. La somme de $141,667.07.

2. La somme de $230,083.72.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.—FOURNITURE DE RAILS D'ACIER.

M. BOYCE demande :

1. Pour la fourniture de quelle quantité de rails d'acier devant être utilisés dans la construction d'aucune partie du chemin de fer reliant Winnipeg et Moncton, la commission du chemin de fer transcontinental national a-t-elle adjugé des entreprises dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1908?

2. A quelles maisons ou compagnies, respectivement, ces commandes ont-elles été données, et à quels prix respectivement?

3. Quelle quantité de rails importés de l'étranger pour être utilisées dans la construction de ce chemin de fer a été admise au Canada en franchise?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. La quantité est de 130,371 tonnes brutes.

2. Commandes faites à la compagnie "Dominion Iron & Steel", à responsabilité limitée, de Sydney, aux conditions suivantes :

	Par tonne.
Livré sans frais à Québec	$34 00
" "	35 00
" Port-Arthur ou Fort-William	34 50
" Moncton	35 85
" Edmunston	37 60
" Lévis	35 00

Commande à la compagnie des aciéries d'Algoma, à responsabilité limitée, (Sault-Sainte-Marie) :

	Par tonne.
Livré sans frais à Port-Arthur ou Fort-William	$34 00
Livré sans frais à la jonction du chemin de fer de Tém. au nord d'Ontario	40 00

M. MONK.

LEGALITE DE L'USAGE DU PAVILLON ANGLAIS SUR LES NAVIRES MARCHANDS.

M. SINCLAIR demande :

1. De quel droit hisse-t-on à bord des navires marchands inscrits au Canada le pavillon rouge portant l'écusson canadien sur le battant?

2. L'article 73 de l'acte de la marine marchande exige-t-il que tous les navires marchands portent le pavillon national sans marque ni modification?

3. Est-ce qu'il existe quelque permis ou ordre officiel modifiant cet article? Dans l'affirmative, quand ce permis a-t-il été accordé?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Ordre de l'Amirauté, 2 février 1892.

2. Oui, sauf les navires inscrits au Canada, dans la Nouvelle-Zélande ou en Australie.

3. Répondu sous le n° 1.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX FRONTIERES DU MANITOBA.

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

Considérant que des pétitions ont été présentées au Gouvernement et à cette Chambre par l'assemblée législative du Manitoba, demandant une extension des limites de ladite province vers le nord et l'est, et un subside additionnel à la dite province, en place de la propriété des terres publiques dans le territoire qui y sera ajouté,

Cette Chambre décide qu'il y a lieu d'accéder à la demande formulée dans lesdites pétitions, et que, conformément aux clauses et conditions dont pourront convenir ladite assemblée législative et le Parlement, les limites du Manitoba soient reculées comme suit: la limite nord devant être le soixantième parallèle de latitude; la limite ouest devant être la limite est actuelle de la province de Saskatchewan jusqu'audit soixantième parallèle de latitude; la limite ouest devant être la limite est actuelle, aussi loin vers le nord que l'angle nord-est de la province, de là en ligne droite jusqu'au point extrême est du lac de l'Ile, et de là en ligne droite jusqu'au point où le quatre-vingt-neuvième méridien de longitude ouest coupe le rivage de la baie d'Hudson;

Décide en outre:

Considérant que, nonobstant l'extension de territoire ci-dessus décrite, les terres non concédées de la couronne dans le territoire devant être ainsi ajouté à ladite province continueront à être administrées par le gouvernement du Canada pour les fins du Canada, et que ladite province ne jouiera pas des terres publiques comme source de revenus,

Il est juste et équitable de reconnaître l'augmentation des dépenses administratives que cette extension de territoire occasionnera à la province, et à cet effet d'accorder à ladite province un supplément de subvention en argent dont le montant devra être l'objet

de négociations entre le gouvernement du Canada et celui du Manitoba;

Décide en outre:

La législature de la province d'Ontario y consentant, il y a lieu d'étendre les limites de ladite province, aux conditions qui pourront être arrêtées entre ladite législature et le Parlement, de manière à embrasser tout le territoire au nord de la dite province qui se trouve entre les limites du Manitoba ci-dessus décrites et les eaux de la baie James et celles de la baie d'Hudson;

Décide en outre:

La législature de la province de Québec y consentant, il y a lieu d'étendre les limites de ladite province, aux conditions qui pourront être arrêtées entre ladite législature et le Parlement, de manière à embrasser tout le territoire au nord de ladite province maintenant connu sous le nom d'Ungava, et qui s'étend jusqu'aux eaux de la baie James et celles de la baie d'Hudson, et le détroit entre ladite baie et l'océan.

Monsieur l'Orateur, la résolution que je soumets à l'attention de la Chambre, autorise, aux conditions que pourront accepter les diverses législatures provinciales y mentionnées ainsi que le Parlement fédéral, l'agrandissement des territoires du Manitoba, de l'Ontario et de Québec, à même cette partie des territoires qui sont au nord de ces provinces. Cet agrandissement a été demandé par la législature et l'exécutif de la province du Manitoba, et par les exécutifs des provinces d'Ontario et de Québec.

On peut se demander, tout d'abord, s'il est opportun, ou même possible, de créer une nouvelle province ou de nouvelles provinces, dans ce territoire qui est au nord des provinces de Québec, d'Ontario et du Manitoba. Il suffit de poser la question, pour avoir asusitôt la réponse. Il n'est jamais venu à l'esprit de qui que ce soit qu'il fût possible de former une province de ce territoire qui borne au nord les provinces du Manitoba, de l'Ontario et de Québec. Le climat et le sol présentent de tels caractères dans cette partie de notre pays que la population ne pourra jamais s'y agglomérer au point de rendre opportune la création d'une nouvelle province. Ungava, qui est le plus grand de ces territoires, est connu comme étant entièrement impropre à la culture; on peut dire la même chose, je pense, de la partie du pays qui s'étend au nord de l'Ontario. Quant à la section qui s'étend au nord de la province du Manitoba, au delà du lac Winnipegosis et du lac Manitoba, il en est une partie qui est connue comme étant modérément fertile et adaptée à la culture. Non pas dans la vallée de la Saskatchewan, mais immédiatement au delà, le pays, on le reconnaît assez généralement, est impropre à l'agriculture. Dans tous ces territoires, il se trouve plus ou moins de possibilité de production forestière. Le sous-sol promet d'être riche en minéraux; mais comme il arrive toujours à cet égard, on ne saura réellement à quoi s'en tenir que lorsqu'on en aura fait l'exploitation.

Dans ces circonstances, il y avait lieu de choisir entre deux lignes de conduite. On pouvait continuer d'administrer ce territoire comme nous le faisons actuellement; et cette administration à l'heure actuelle est à peu près nulle; elle pourvoit simplement à la punition des crimes qui peuvent se commettre dans ces régions et à d'autres éventualités de cette nature, car il ne s'y trouve à peu près pas d'habitants. L'autre alternative était de remettre ce territoire aux provinces qui le réclament et dont la situation géographique les met à même de se charger de son administration. De ces deux lignes de conduite qui s'offraient à nous, la plus sensée, la plus pratique et la plus expéditive, dans l'intérêt de tous les intéressés, c'était d'annexer ces territoires respectifs aux province du Manitoba, de l'Ontario et de Québec, de manière à ce qu'ils fussent pourvus des organismes municipaux et provinciaux requis à mesure que la population s'y porterait. C'est cette dernière solution que les auteurs de la Confédération avaient en vue; car dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1871, proposé par notre Parlement et par le gouvernement du jour, et voté par le parlement anglais, non seulement autorise-t-on la création de nouvelles provinces à l'intérieur du Dominion, mais aussi l'agrandissement des provinces préexistantes. Je signale à l'attention de la Chambre l'article 3 de cet acte qui est ainsi conçu:

> Le Parlement du Canada pourra, en temps opportun, avec le consentement de la législature de toute province et du Dominion, étendre, restreindre ou autrement modifier les limites de cette province aux conditions qui pourront être agréées par ladite législature.

Nous ne faisons donc aujourd'hui que réaliser l'idée exprimée dans l'acte.

Il semble qu'il y ait lieu d'agir promptement, surtout en ce qui regarde le Manitoba. C'est celle des provinces de l'Ouest dont le territoire est le moins étendu, et il est notoire qu'on éprouve au Manitoba un désappointement qui ressemble beaucoup à de l'irritation, en raison de ce que cette province n'a pas été aussi libéralement pourvue que les provinces adjacentes d'Alberta et de Saskatchewan, lesquelles ont été formées à même le territoire ou la province du Manitoba comptait pouvoir s'agrandir. Nous comprenons tous ce sentiment, et il n'y a pas de raison à ma connaissance pour refuser de satisfaire à ce désir d'agrandissement territorial. Il est une considération plus importante, et c'est qu'à l'heure actuelle nous nous disposons à voter, nous invitons le Parlement à voter un crédit en vue de la construction d'un chemin de fer vers la baie d'Hudson, c'est-à-dire d'un chemin de fer destiné à faire le raccordement entre la baie d'Hudson et les réseaux de voies ferrées qui sillonnent actuellement les prairies. Ce chemin de fer a pour but, non pas tant de développer le trafic local,

que d'assurer un exutoire sur la mer aux produits de plus en plus importants de nos provinces de l'Ouest. Il a donc été jugé opportun, non seulement opportun, mais je dirais nécessaire, de prendre des mesures immédiates en vue d'assurer l'établissement dans ce nouveau territoire d'organismes municipaux et provinciaux, puisqu'il est probable qu'à la suite de la construction de ce chemin de fer il s'y établira des habitants et qu'il y aura lieu, dès lors, de pourvoir à toutes les nécessités de la vie civilisée sous forme d'organismes administratifs ou autres. Telles sont les principales raisons qui nous ont engagés à demander au Parlement d'agréer cette résolution que j'ai déposée sur le bureau.

En 1905, la province du Manitoba insista énergiquement auprès du Gouvernement fédéral pour que ses frontières fussent reculées. Mais, dans le temps, le Gouvernement jugea sage et prudent, avant d'accéder à cette prière, de donner aux provinces adjacentes d'Ontario et de Saskatchewan, lesquelles pourraient avoir pour leur compte des prétentions à l'égard du territoire réclamé par le Manitoba, l'occasion de se faire entendre. Nous avons donc invité les diverses provinces à nous envoyer des représentants chargés de discuter la question avec nous. Il y eut donc une conférence en 1906, à laquelle tous les divers gouvernements dont j'ai parlé envoyèrent des représentants. Le gouvernement fédéral était représenté par le premier ministre, le ministre de la Justice, et le ministre de l'Intérieur ; le gouvernement de l'Ontario, par M. Whitney, premier ministre, M. Foy, procureur général, et M. Matheson, trésorier provincial ; le gouvernement du Manitoba, par M. Roblin, premier ministre, M. Rogers et M. Campbell, procureur général ; et la Saskatchewan, par M. Walter Scott, premier ministre, et M. Lamont, procureur général. La province du Saskatchewan, à cette conférence, demanda par la bouche de ses représentants, qu'il lui fût assigné le territoire qui s'étend de la frontière de la province, dans la direction du nord-est, jusqu'aux rivages de la baie d'Hudson. A la suite d'un examen consciencieux de cette réclamation présentée par la province de Saskatchewan, en vue d'obtenir cette partie du territoire qui est située au nord du Manitoba et à l'est du Saskatchewan, nous avons jugé que les prétentions du Manitoba étaient assurément les mieux fondées et que la prière de la province de Saskatchewan ne devait pas être agréée. Il nous a donc fallu la mettre de côté. Nous sommes prêts à reconnaître la demande du Manitoba, de faire reculer sa frontière vers le nord jusqu'au soixantième parallèle de latitude. Mais un différend a surgi entre les provinces du Manitoba et de l'Ontario, quant à la délimitation de la frontière du côté de l'est. La prétention du Manitoba était que son territoire devrait être agrandi vers l'est jusqu'en un point au nord de la rivière

Albany ; c'est-à-dire entre la rivière Albany et la baie d'Hudson, jusqu'à un méridien passant au confluent des rivières Mississipi et Ohio ? Les membres les plus anciens de la députation se rappelleront que cette ligne a été exhumée d'anciens documents à l'époque de la controverse entre sir John Macdonald et sir Oliver Mowatt, au sujet de la frontière séparant l'Ontario du Manitoba. Il n'y a pas lieu de revenir aujourd'hui sur cette ancienne discussion ; je me bornerai à dire que si nous nous étions rendus à la prière du Manitoba et si ses frontières avaient été reculées, de manière à recouvrir la frontière septentrionale de l'Ontario entre la rivière Albany et les eaux de la baie d'Hudson, la frontière de l'est du Manitoba et la frontière de l'ouest de l'Ontario, dans ce nouveau territoire à distribuer, se seraient trouvées portées vers le méridien de Fort-William, de Port-Arthur et du lac Népigon. Le gouvernement n'a pas jugé qu'il fût à propos d'agréer une telle réclamation.

D'autre part, la province de l'Ontario, représentée dans cette circonstance par M. Whitney, le colonel Matheson et M. Foy, demanda que la frontière de l'Ontario fut portée au fleuve Churchill, que la frontière du Manitoba fut la continuation de la présente frontière de cette province dans la direction du nord, jusqu'à ce qu'elle atteignît le fleuve Churchill, après quoi le cours de cette rivière serait la frontière entre les deux provinces. Comme les deux gouvernements provinciaux ne pouvaient s'entendre à cet égard, il nous fallut mettre cette question très attentivement à l'étude, et chercher à trouver une solution qui serait agréée, sinon par les deux partis, du moins par tous les esprits raisonnables. Nous ne pouvions accepter la prétention de la province d'Ontario de faire du fleuve Churchill la frontière, pour une raison qui paraîtra très évidente à tous ceux qui me font l'honneur de m'écouter. On prévoit que le nouveau chemin de fer à la baie d'Hudson aura son terminus à Churchill ; de fait, il ne saurait avoir son terminus ailleurs. On sait que Churchill est un des meilleurs ports de la baie d'Hudson, peut-être le seul bon. Le seul qui puisse lui être comparé est celui à l'embouchure du fleuve Nelson. Sous toute réserve, le port de Churchill me paraît être de beaucoup le meilleur des deux. Au reste, il est admis, je pense, que l'embouchure du fleuve Churchill devra être le point d'aboutissement du chemin de fer. Si le terminus du chemin de fer doit être à l'embouchure du fleuve Churchill, il est raisonnable de compter qu'une ville d'une certaine importance se développera un jour à cet endroit, et si les deux provinces étaient délimitées par le fleuve Churchill, Manitoba d'un côté et Ontario de l'autre, avec une ville occupant les deux rives, il est manifeste qu'il pourrait se produire des difficultés, et que le progrès de la ville pourrait être sensible-

ment entravé par suite de l'obligation où l'on serait de recourir à l'autorité législative de deux provinces. Il est donc de beaucoup préférable, beaucoup plus commode et convenable de toute manière que la ville soit située en entier dans une province ou dans l'autre.

Considérant toutes ces choses, nous avons jugé que nous ne pouvions nous rendre à la demande de l'Ontario, de reculer ses frontières jusqu'au fleuve Churchill. A la suite d'un examen consciencieux des circonstances, nous avons tiré ce que nous croyons être une conclusion raisonnable et qui sera acceptée de tous les esprits modérés, savoir: de fixer la frontière du Manitoba à partir du coin nord-est de cette province, telle qu'elle est actuellement délimitée, puis de lui faire traverser la ligne de faîte entre le bassin de la rivière Hayes et du fleuve Nelson d'un côté, et le bassin du fleuve Severn de l'autre.

Telle était notre pensé quand, à la suite d'une étude de la question, nous fûmes appelés à la résoudre. Notre première intention était d'établir la frontière en suivant la ligne de faîte entre la rivière Hayes, d'un côté, et le fleuve Severn, de l'autre. Mais, lorsqu'il fallut tracer cette ligne sur la carte, nous constatâmes qu'il pourrait surgir de sérieuses difficultés, si nous disions, en propres termes, que cette ligne de faîte serait la frontière ; car, nous nous aperçumes que cette ligne de faîte entre la rivière Hayes et le fleuve Severn ne se prolongeait pas directement jusqu'à la baie d'Hudson, mais qu'à une certaine distance du rivage de cette baie, elle était traversée par une autre ligne faîtière. La ligne de faîte entre la rivière Hayes et le fleuve Severn est dans la direction du nord au sud ; mais à quelque distance de la baie d'Hudson elle est traversée par une autre ligne faîtière dans la direction de l'est à l'ouest. Aussi, tout en nous en tenant à notre première idée, il nous a fallu l'exprimer autrement, et nous avons décidé que la frontière serait une ligne droite allant du coin nord-est de la frontière actuelle du Manitoba, à l'extrémité est du lac de l'Ile, et de là en ligne droite jusqu'au point où le 89e méridien de longitude ouest coupe le rivage de la baie d'Hudson. C'est tout comme si nous nous en tenions au choix de la ligne de faîte comme frontière, dans la mesure possible ; mais nous ne le disons pas en propres termes, pour les raisons que j'ai dites.

Je n'ignore pas que cette délimitation a été un désapointement pour les deux parties. Ce que j'ai vu des déclarations faites par le premier ministre du Manitoba exprime du désappointement ; mais je ne vois pas qu'il eût été possible au Gouvernement ou au Parlement de reconnaître dans leur pleine mesure les prétentions du Manitoba. J'ai lu des articles flamboyants dans certains journaux affirmant que les droits de l'Ontario avaient été sacrifiés par l'attribution au Manitoba des deux ports de Churchill et de Nelson. Or, monsieur l'Orateur, à mon avis, la province d'Ontario a déjà en partage assez de terres, de richesses et de gloire pour l'engager à céder volontiers à la province sœur les avantages qui peuvent découler de cette circonstance. En outre, historiquement, il semble que les fleuves Churchill et Nelson doivent être rattachés au Manitoba. Ils ont été jadis les artères du commerce des fourrures, alors que ce commerce était le seul moyen d'existence du pays ; et le Manitoba aurait raison de se plaindre, au point de vue du sentiment, sinon à d'autre, si nous le privions de l'avantage qui lui est acquis de ce chef. En tout cas, je soumets ces raisons au jugement équitable de la Chambre, et je pense qu'elles paraîtront sérieuses à tous ceux qui envisageront la question avec impartialité.

M. R . L. BORDEN : Quelles seront les superficies des diverses provinces respectivement ?

Sir WILFRID LAURIER : Le nouveau territoire qui doit être annexé au Manitoba aura une superficie d'à peu près 180,000 milles carrés, en chiffres ronds. J'ai fait faire un calcul exact, en prenant pour limite la ligne faîtière ; mais il suffira d'observer que, par suite de la délimitation actuelle, il se trouve à peu près 182,000 milles carrés d'ajoutés au territoire du Manitoba. La superficie actuelle de cette province est de 73,732 milles carrés, et sa superficie totale sera en conséquence, d'à peu près 253,-000 milles carrés. Le territoire d'Ungava, qui est annexé à la province de Québec, a une superficie de 180,000 milles carrés (eaux) et de 266,000 milles carrés (terres), soit un total de 446,000 milles carrés. Je n'ai pas les chiffres relativement à la province d'Ontario, mais je crois qu'il se trouvera à peu près 180,000 milles carrés d'ajoutés à son territoire.

J'ai les chiffres quant à la population qui peut se trouver dans le territoire en voie d'annexion au Manitoba. Je n'ai demandé aucun renseignement quant à la population des territoires qui doivent être annexés à l'Ontario et à Québec, respectivement, car il est admis, je pense, qu'il n'y habite pas de blancs. Voici, d'après le dernier recensement, un état de la population du terirtoire qui doit être annexé au Manitoba .

Parties du district de Kewatin renfermant:	Indiens et métis.		Total.
Rivière Noire..	.....	2	2
Lac la Croix..	55	2	67
Lac des Dieux..	368	..	368
Lac de l'Ile..	525	..	525
Nelson-House..	280	7	287
Norway-House..	230	18	248
Oxford-House..	339	6	345
Fort-Churchill..	89	6	95
Lac Fendu..	263	3	266
Warren's Landing..	18	6	24
Pointe aux Yankee..	12	1	13
York-Factory..	242	5	247
Totaux pour Kéwatin..	2,421	56	2,477

	Indiens et métis.		Total.
Parties détachées du district de Saskatchewan par l'acte de 1905, renfermant:			
Lac aux Cèdres..	118	..	118
Grands Rapides..	133	11	144
Lac à l'Orignal..	174	..	174
Mossy Portage..	5	..	5
Le Pas..	793	20	813
Totaux pour la Saskatchewan..	1,223	31	1,254
Soit un total pour la superficie à ajouter au Manitoba..	3,644	87	3,731

Il est une autre circonstance qui doit arrêter l'attention du Gouvernement et de la Chambre. Nous avions toujours compris que la province du Manitoba, en faisant cette demande d'agrandissement de son territoire, réclamait les terres de la couronne non encore concédées ; et même je me rappelle qu'au commencement de la session, l'honorable député de Marquette (M. Roche) me rappela, et en soulignant, que la province du Manitoba tenait à avoir la gestion de ses terres. Mais dans la pétition adressée à la Chambre par la législature du Manitoba, dans le cours de la présente session, la province se place à un tout autre point de vue. Dans cette pétition, la province demande, non pas la gestion de toutes les terres non concédées de la couronne, mais une subvention en argent au lieu de terres. Qu'on n'oublie pas que, dans la circonstance, le Dominion n'est pas libre d'agir à sa guise. La loi constitutive de la province du Manitoba attribue les terres, non pas à la province, mais au Dominion. Les conditions auxquelles la province du Manitoba a été admise dans l'Union sont exactement les mêmes, à cet égard, que celles auxquelles les provinces de Saskatchewan et d'Alberta ont été admises. La province du Manitoba demande donc qu'il lui soit accordé le même traitement qu'aux provinces de Saskatchewan et d'Alberta. Les prétentions du Manitoba sur ce point sont, à mon avis, quelque peu exagérées. Voici en quels termes elles sont présentées :

Que subsidiairement aux dispositions existantes quant à la subvention annuelle payable à la province par le Dominion pour frais de gestion, capitation de 80 cents par habitant, il soit inséré dans tout acte du parlement du Canada reculant les frontières de la province, comme il est dit ci-dessus, les dispositions suivantes relativement au compte du capital et au lieu de terres, lesdites dispositions étant à tous égards semblables à celles relatives aux mêmes sujets contenues dans certains actes du Canada, votés en l'année 1905, et créant les nouvelles provinces de Saskatchewan et d'Alberta.

Et plus loin :

Considérant que la province du Manitoba n'est pas en dette, elle aura droit de recevoir du gouvernement du Canada par versements semestriels faits d'avance, une somme annuelle de quatre cent cinq mille trois cent soixante-quinze dollars, étant l'équivalent de l'intérêt au taux de 5 p. 100 par année, sur la somme de huit millions cent sept mille cinq cents dollars.

Cette demande de la province du Manitoba qu'il lui soit accordé une certaine subvention en raison de ce qu'elle n'a pas de dette publique, je n'hésite pas à le dire, ne paraîtra aucunement à la Chambre avoir sa raison d'être. Le Manitoba n'est pas une nouvelle province. Voilà plus de quarante ans qu'il est constitué en province.

Il lui a été fait une allocation en raison de notre dette publique comme à toutes les provinces au moment de leur entrée dans la Confédération. Lors de la conclusion du pacte fédéral, la dette des provinces unies du Haut et du Bas-Canada s'élevait à $67,000,000, le Dominion se chargea de $62,000,000 de cette dette ; celle de la Nouvelle-Ecosse était de $8,000,000, et celle du Nouveau-Brunswick de $7,000,000. Le Dominion se chargea des dettes de ces deux provinces. On constata que la dette par tête était plus élevée dans les provinces du Haut et du Bas Canada que dans celles de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et il fut inséré dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord une disposition à cet effet :

Dans le cas où les dettes publiques de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ne s'élèveraient pas au moment de l'union à $8,000,000 et à $7,000,000 respectivement, il leur sera alloué respectivement, par versements semestriels faits d'avance par le gouvernement du Canada, l'intérêt à 5 p. 100 par année sur la différence entre les chiffres réels de leurs dettes respectives et les sommes ainsi stipulées.

C'est-à-dire que le Gouvernement du Dominion s'étant chargé des dettes de ces quatre provinces aux chiffres indiqués, il fut prescrit que dans le cas où elles ne s'élèveraient pas à ces chiffres, il serait payé aux provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, sur la caisse publique du Canada, une indemnité suffisante pour rétablir l'égalité avec les autres provinces. En 1884 ou 1885, il fut conclu un autre arrangement, aux termes duquel le Gouvernement du Dominion se chargera des dettes de l'Ontario et de Québec jusqu'à concurrence de $5,000,000. et accorda le même traitement à toutes les autres provinces du Dominion, en leur faisant une allocation spéciale suffisante pour les mettre sur le même pied au point de vue de la dette.

Lors de l'entrée de la province du Manitoba dans la Confédération, comme cette province n'avait pas de dette dans le temps, il lui fut accordé une indemnité semblable à celle qui avait été accordée à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. Lors de l'entrée de la Colombie-Anglaise dans la Confédération, des mesures semblables fu-

rent prises à l'égard de cette province. De fait, toutes les fois qu'une province a été admise dans la Confédération, il lui a été accordé une allocation spéciale en raison de la dette. Mais il ne me paraît pas que la province du Manitoba ait à l'heure qu'il est le moindre droit de rien réclamer à cet égard. Il est vrai que la dette publique est beaucoup plus lourde aujourd'hui qu'elle ne l'était lors de l'entrée du Manitoba dans le Dominion ; mais le Manitoba a eu le bénéfice de sa part de cette dette, qui a été entraînée par l'exécution de travaux publics. Il n'y a donc pas raison de renoncer à l'arrangement qui a été conclu lors de l'entrée du Manitoba dans la Confédération. Puis, la province du Manitoba présente une autre réclamation dans les termes suivants:

Comme allocation supplémentaire, au lieu de terres publiques, il sera payé par le Canada à la province annuellement, sous forme de versements semestriels faits d'avance, pendant les cinq ans qui suivront la mise en vigueur du présent acte, en vue de la construction des bâtiments publics nécessaires, la somme quatre-vingt-treize mille sept cent cinquante dollars.

Sous prétexte qu'il a été fait des allocations aux provinces du Saskatchewan et de l'Alberta pour bâtiments publics, lors de leur organisation en provinces, le Manitoba demande qu'il lui soit de même accordé une allocation spéciale en vue de la construction de bâtiments publics. Je me bornerai à répondre que le Manitoba a reçu plus d'une fois du Dominion des subventions pour bâtiments publics. Mais il ne nous paraît pas injuste ni déraisonnable, puisque nous retenons la gestion des terres du domaine public que nous fassions pour le Manitoba ce que nous avons fait pour la Saskatchewan et l'Alberta, et même ce que nous avons fait pour le Manitoba, car, dans plus d'une circonstance, comme je suis en mesure de l'établir, le Dominion a accordé une allocation spéciale au Manitoba, en raison de ce qu'il retenait la gestion de ses terres et que cette province en était privée comme source de revenus. Nous sommes donc portés à croire,—et nous le soumettons à l'attention bienveillante de la Chambre,—qu'il y aurait lieu d'accorder au Manitoba une indemnité en raison des terres publiques. Mais quel devrait être le montant de cette indemnité ? Faut-il prendre comme base de calcul celle qui a été adoptée dans le cas de la Saskatchewan et de l'Alberta, c'est là une question que pour le moment, je ne pense pas qu'il soit opportun de discuter. Le Gouvernement demande simplement que cette question soit laissée pour règlement futur entre lui et le gouvernement du Manitoba.

Déjà j'ai fait l'examen des réclamations du Manitoba ; mon opinion est toute formée à ce sujet; mais je ne pense pas qu'il soit opportun de l'exprimer aujourd'hui. Il vaut mieux laisser l'affaire dans l'indécision, afin que les pourparlers qui vont se poursuivre entre le Manitoba et le Dominion ne soient en aucune manière influencés par aucune expression d'opinion de ma part. Nous déclarons simplement que nous sommes disposés à négocier avec la province dans des conditions équitables.

M. W. F. MACLEAN : Le très honorable premier ministre voudra-t-il dire si la compagnie de la baie d'Hudson doit entrer en ligne de compte dans aucun cas ?

Sir WILFRID LAURIER : La compagnie de la baie d'Hudson ne figure aucunement en ligne de compte dans cette affaire ; elle n'a rien du tout à y voir. Quant aux prétentions de la province d'Ontario, on les trouvera énoncées dans un document parlementaire déposé l'année dernière, n° 64a, où se trouve le compte rendu complet de la conférence qui a eu lieu ici en novembre 1906. La province de l'Ontario a demandé que ses bornes fussent reculées jusqu'au fleuve Churchill. Nous ne saurions reconnaître cette prétention, mais nous avons proposé à l'Ontario, comme au Manitoba, ce qui paraît être un règlement équitable de leurs prétentions respectives. On observera qu'en proposant cette résolution, nous ne demandons l'adoption d'aucun texte de loi défini, nous ne demandons pas au Parlement de se lier irrévocablement. Nous proposons simplement ceci comme règlement équitable, comme base d'opération dans l'agrandissement des territoires des provinces intéressées. Si la délimitation que nous avons proposée au Manitoba n'est pas acceptable à cette province, il n'en pourra rien résulter. Nous avons confiance, toutefois, qu'après mûre réflexion l'Ontario et le Manitoba trouveront difficile de suggérer une délimitation plus juste et plus équitable que celle proposée pour l'une et l'autre.

Sauf à cet égard, nous sommes prêts à reconnaître la prétention de l'Ontario. Nous la jugeons parfaitement légitime et raisonnable, dans cette mesure, et, dans l'intérêt de la bonne administration de cette partie du territoire que nous sommes disposés à attribuer à l'Ontario, il importe que l'annexion s'en fasse sans retard. Il suffit de considérer les conditions géographiques du pays, il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte, pour se rendre compte que les territoires que nous invitons le Parlement à accorder au Manitoba, à l'Ontario et à Québec, respectivement, font partie géographiquement de ces provinces.

En ce qui regarde la province de Québec, sa réclamation est nouvelle ; elle n'a pas été encore signalée à l'attention de la Chambre ; bien qu'elle ait été portée à l'attention du Gouvernement par une pétition du conseil exécutif de cette province, que je déposerai sur le bureau de la Chambre. Cette pétition est en date du 9 novembre 1907 :

En soumettant à la Chambre des communes l'acte créant les provinces d'Alberta et de

Saskatchewan, le premier ministre s'est exprimé dans les termes suivants:

"Le Manitoba a demande que ses limites fussent reculées jusqu'aux rivages de la baie d'Hudson; et c'est là une demande qui me paraît mériter un examen impartial. Cependant la province du Manitoba n'est pas la seule dont le territoire puisse être étendu dans la direction de la baie d'Hudson. Il semblerait que la province d'Ontario eût le même droit; de même la province de Québec; de même aussi la nouvelle province de Saskatchewan."

Les gouvernements des provinces de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan font valoir après du gouvernement fédéral leurs droits respectifs à une part du territoire de Kewatin et du rivage de la baie d'Hudson, et le gouvernement de la province de Québec soumet qu'il ne désire pas prendre part à ce partage, et en passera par ce que décidera à cet égard le gouvernement du Canada.

D'autre part, le gouvernement de la province de Québec a droit de réclamer une partie du littoral de la baie d'Hudson et présente les faits suivants à l'appui de sa demande:

Le pays situé au delà de la frontière septentrionale de Québec forme géographiquement partie du territoire de cette province. Il est isolé de toutes les autres parties du Canada par de vastes nappes d'eau et n'offre aux autres provinces, sauf Québec, aucun avantage, ni intérêt.

En ce qui regarde la province de Québec, l'annexion de ce territoire inexploité est nécessaire, en vue de la préservation des bois, du poisson et du gibier sur une vaste étendue de ce qui forme actuellement partie de son territoire.

Les naturels qui occupent cette région, dans leurs expéditions de chasse vers le sud, et jusque dans la province de Québec, déterminent parfois les incendies de forêts les plus désastreux, comme l'ont démontré le docteur A. P. Low, du bureau géologique, et d'autres explorateurs. Après avoir provoqué ces désastres, ils retournent dans leurs propres régions où ils se trouvent soustraits à l'application des règlements édictés par le gouvernement de Québec pour la protection de son bois.

Il en est exactement de même quant à la préservation du poisson et du gibier.

Il est évident que, par suite de sa situation géographique, le pays en question ne saurait que gagner du fait de son annexion à la province de Québec. Le gouvernement de cette province est, en effet, beaucoup mieux à même que celui d'Ottawa d'administrer et d'exploiter les ressources naturelles que renferme cette région. En ce qui regarde le gouvernement de Québec, en vue de la protection et de l'administration de ce territoire, il suffirait d'étendre le service déjà établi dans la région immédiatement au sud; tandis que le gouvernement fédéral se verrait dans la nécessité d'organiser un service spécial, qui ne saurait donner de résultats importants qu'au prix de frais relativement élevés.

En outre, l'agrandissement de son territoire peut être réclamé par la province de Québec à titre de compensation des avantages assurés aux provinces de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan par l'extension de leurs territoires respectifs jusqu'au littoral de la baie d'Hudson.

Pour ces raisons, il a été jugé convenable de prier le gouvernement fédéral d'annexer au territoire actuel de la province de Québec tout le pays au nord de la frontière septentrionale de cette province et jusqu'au détroit d'Hudson situé entre la baie du même nom et l'océan Atlantique, et y compris la bande de terre qui est censée appartenir à Terre-Neuve, bordant le rivage de l'océan; et du côté de l'ouest, l'archipel et les îles adjacentes à la terre ferme, ainsi que les îles et groupes d'îles suivants: Ottawa, Dormeurs, Douzaine du Boulanger, Belchers, Belchers du Nord, du Roi-Georges, Mansfield, Charles, toutes les îles de la baie d'Ungava et les îles Button.

Je n'ignore pas que si ce territoire est ajouté à la province de Québec, cette province sera de beaucoup la plus grande du Dominion. Le district d'Ungava, terres et eaux, ne comprend pas moins de 456,000 milles carrés.

M. W. F. MACLEAN: Cela comprend-il les îles que la province de Québec demande dans cette pétition?

Sir WILFRID LAURIER: Si le territoire d'Ungava, dont la superficie est de 456,000 milles carrés jouissait du même climat et possédait le même sol que la vallée du Saint-Laurent, nous ne demanderions pas qu'il fût annexé à la province de Québec; nous en ferions une province distincte. Mais les conditions sont telles qu'on ne saurait compter y voir la population s'y agglomérer. Et même, nous ne saurions jamais compter y voir s'établir des groupes de population, si l'on n'y fait la découverte de riches gisements miniers.

L'Ungava est connu depuis plus de 300 ans. Les explorateurs français connaissaient l'existence de ce pays et l'avaient exploré; les missionnaires français l'avaient visité, mais il n'y eut pas d'établissements et on n'y trouve, aujourd'hui d'autres blancs que quelques commerçants, chasseurs et trappeurs employés par la compagnie de la baie d'Hudson et une compagnie rivale—la compagnie Revillon. A l'exception de ces commerçants, ces chasseurs et ces trappeurs je ne crois pas qu'il y ait des gens civilisés dans l'Ungava. Nul travail de colonisation n'a été faite dans ce territoire. Les explorateurs récents rapportent que ses conditions climatériques et autres ne sont pas de nature à attirer la colonisation, à moins qu'on y découvre des minéraux.

Dans ces circonstances, je considère comme raisonnable la demande de la province de Québec que ce territoire lui soit annexé. Je n'ignore pas que des protestations se sont élevées plus d'une fois dans cette Chambre contre tout projet d'agrandissement territorial de la province de Québec, qui est la province pivotale servant à déterminer la représentation. Cependant, en 1896, un des derniers actes de l'ancien gouvernement, que nous avons entièrement

approuvé, fut de reculer les frontières de cette province, vers le nord, et cette nouvelle délimitation ajoutait 118,000 milles carrés à la province de Québec.

J'ai entendu soutenir plus d'un fois dans cette Chambre que cet agrandissement constituerait un empiétement sur les droits des autres provinces, dont la représentation pouvait se trouver modifiée. L'objection aurait pu avoir une certaine valeur si, à cette époque, il eut existé la moindre possibilité que ce territoire fût habité. Mais je ne crains pas de dire—c'est d'ailleurs de notoriété publique—que dans les 118,000 milles carrés ajoutés à la province de Québec, il n'y a pas un seul électeur, pas même un seul habitant de race blanche. On en peut dire autant du nouveau territoire que les présentes résolutions ajoutent à cette province.

S'il existait quelque probabilité que ces régions devinssent habitées, il y aurait lieu de tenir compte des doutes exprimés à plusieurs reprises sur les conséquences de cette annexion. Cependant, je ne prétends pas que ces craintes soient ignorées, ni même atténuées. La question mérite de retenir l'attention de la législature de Québec, surtout à l'égard de Provinces maritimes, dont la représentation pourrait se trouver affectée.

L'hon. M. FOSTER : En estimant à 456,000 l'étendue de l'Ungava que l'on propose d'annexer à la province de Québec, l'honorable premier ministre prend-il en considération la lisière appartenant à Terre-Neuve? Dans l'affirmative, comment est-il arrivé à ce résultat ?

Sir WILFRID LAURIER : J'ai pris les chiffres fournis par le bureau de la statistique. La lisière réclamée par Terre-Neuve n'est pas comprise dans ce calcul. Il n'y a pas un être vivant qui puisse dire où se trouve la frontière entre Terre-Neuve et le Canada. C'est une question extrêmement compliquée. Elle est actuellement soumise à l'arbitrage, et une convention entre les deux gouvernements a été conclue à cet effet. Si je me rappelle bien, la question sera laissée à la décision du conseil privé. J'ai lu cependant le mémoire préparé par Terre-Neuve et celui de la province de Québec, mais les prétentions respectives des deux parties diffèrent tellement que je n'ose pas exprimer une opinion. Toutefois, j'ignore si ces calculs comprennent la côte du Labrador.

L'hon. M. FOSTER : Ne craignez-vous pas de compliquer la question davantage en donnant un territoire déterminée à la province de Québec, sans savoir ce qui pourra être adjugé à Terre-Neuve ?

Sir WILFRID LAURIER : La difficulté ne se présentera pas plus dans le cas actuel qu'elle ne s'est présentée en 1881, quand les frontières du Manitoba ont été reculées jusqu'à la province d'Ontario. C'est une question que les tribunaux auront à décider. Pour le moment, ce territoire, qu'on le cède ou non à la province de Québec, appartient au Canada. Nous avons pris la précaution de demander à la province de Québec d'être partie à cet arbitrage, vu qu'elle est intéressée, quelle que soit la décision.

En 1881, quand les frontières du Manitoba furent reculées jusqu'à la province d'Ontario, le Canada se désista du conflit et laissa débattre la question entre l'Ontario et le Manitoba, de même si ce territoire est cédé à Québec, cette province deviendra intéressée dans la question. Ainsi, bien que nous conservions notre souveraineté, je considère que cette province à son mot à dire et doit être partie à l'affaire.

M. E. N. LEWIS (Huron-ouest) : Dans tous ces arrangements a-t-on pris les moyens de protéger les immenses forêts de ce territoire et dans ce but, a-t-on établi les réserves forestières dont nous aurons besoin plus tard, à l'exemple des Etats-Unis, qui dépensent de sommes considérables pour établir ces réserves?

Sir WILFRID LAURIER : Une des raisons pour lesquelles la province de Québec demande la possession de ce territoire, c'est qu'elle est plus en l'état que nous de protéger ces forêts. Elle peut mieux surveiller les maraudeurs et faire exécuter les règlements. On demande cette extension comme un moyen de préserver les forêts, et c'est le principal argument donné par la province de Québec.

M. E. N. LEWIS : Pourquoi ne pas constituer des réserves fédérales?

Sir WILFRID LAURIER : Ceci est une autre question, mais elle est étrangère à celle que je traite en ce moment. Comme je viens de le dire, cette conservation des forêts est une des raisons données par la province de Québec pour étendre sa juridiction sur ce territoire. J'espère que l'on admettra qu'à l'heure présente la province de Québec et la province d'Ontario prennent des précautions raisonnables pour protéger leurs forêts—peut-être pas autant qu'elles le devraient, mais elles font continuellement des progrès dans cette voie.

Pour revenir aux conséquences de cette annexion de territoires pour la représentation, je dois dire que j'admets l'importance de la question et qu'elle ne doit pas être perdue de vue. Cependant, pour ma part, je ne prévois aucun danger immédiat ou futur. On a jamais supposé et l'on ne peut pas prétendre sérieusement qu'une nombreuse population ira s'établir dans ce territoire. Mais même si ce territoire devenait peuplé il serait temps alors d'étudier la question et de songer aux moyens à prendre pour maintenir l'équilibre dans la représentation. De plus, quand la question sera renvoyée au gouvernement de Québec, je me propose d'appeler son attention sur les objections qui ont été soulevées plus d'une fois dans cette Chambre contre tout agran-

dissement de territoire de la province de Québec. J'ai lieu de croire que l'on tiendra compte de ces objections et qu'elles seront justement prises en considération.

M. R. L. BORDEN : J'ai très peu de chose à dire, pour le moment. Les remarques de l'honorable premier ministre ne donnent la solution d'aucune des difficultés que comporte le projet qu'il nous a exposé ce matin. Je ne suppose pas que la résolution qui a été déposée serve de base à un projet de loi sur lequel nous serons appelés à voter pendant cette session. C'est une simple résolution définissant les frontières et laissant toutes les autres questions ouvertes. Je remarque que telle est la manière de voir des journaux ministériels, comme l'indique l'article suivant, évidemment inspiré :

Quant à la demande du Manitoba d'obtenir une subvention fédérale additionnelle, au lieu de la propriété des terres publiques dans le territoire à être annexé, comme la chose a été faite pour la Saskatchewan et l'Alberta, la résolution déclare que la question sera réglée plus tard, à des conditions à être débattues par la législature provinciale et le parlement fédéral. La question des écoles séparées dans le nouveau territoire est aussi réservée, et tous les détails litigieux que comporte cette question seront un des grands problèmes que la prochaine session du Parlement aura à résoudre. L'extension des frontières est donc en réalité retardée à l'année prochaine, mais la résolution fraye la route, en ce sens qu'elle définit le territoire qui sera annexé à chaque province.

J'ai cru devoir mettre sous les yeux de la Chambre cette opinion exprimée par le "Free Press" du Manitoba et le "Globe" de Toronto, quant aux motifs qui ont porté le Gouvernement à se contenter d'indiquer les frontières et à laisser l'énoncé des conditions de côté en attendant l'ouverture de négociations entre le Gouvernement fédéral et les législatures provinciales.

Le discours du trône nous promettait une loi sur cette question. D'après les apparences, elle ne sera pas votée à présent. Ce retard est dû à une de deux causes, ou le Gouvernement n'a encore pris aucune décision quant aux conditions axquelles il serait disposé à étendre les frontières des provinces, ou il a pris une décision et il ne juge pas à propos de la faire connaître à la Chambre à présent.

L'honorable premier ministre semble croire que les provinces de Québec et d'Ontario seront plus en état que le Gouvernement fédéral d'administrer les terres et les forêts de ces régions septentrionales. Je ne vois pas pourquoi cette règle établie à Québec et à Ontario ne serait pas également applicable au Manitoba, à la Saskatchewan et à l'Alberta.

Quant à la lisière du Labrador, réclamé par Terre-Neuve, nous possédons très peu de renseignements pour nous former une opinion sur la question. Puisqu'il est nécessaire d'obtenir l'assentiment du Gouverneur général et des renseignements précis pour délibérer en comité général sur une question concernant un demi-million d'acres de terres, on aurait pu croire qu'il était également nécessaire, et certainement désirable, dans le cas actuel d'avoir sur le bureau de la Chambre une carte qui nous aurait permis de comprendre exactement en quoi consiste les agrandissements projetés. La simple énumération de ces frontières dans la résolution du premier ministre nous fournit très peu de renseignements. La Chambre est invitée à siéger en comité général sans avoir de carte sous les yeux et sans autre renseignement que les explications données par le premier ministre sur la manière dont il entend disposer d'un territoire mesurant au moins, je suppose, un million de milles carrés. Il est possible que la question revienne sur le tapis à une autre session, mais à proprement parler, la Chambre sera liée par les dispositions de la résolution qu'on nous demande de voter aujourd'hui. Si telle est l'intention du Gouvernement, je tiens à déclarer, premièrement, que nous n'avons pas les renseignements suffisants pour nous prononcer en connaissance de cause, et, deuxièmement, je considère que la question aurait dû être discutée en comité général, vu qu'elle ne peut pas être convenablement débattue de la manière que l'on propose.

Quant à la lisière appartenant à Terre-Neuve, il aurait été prudent de prévoir l'entrée possible de cette colonie dans la Confédération et il aurait peut-être aussi été préférable de réserver une partie du territoire que l'on propose d'annexer à Québec pour le cas où il faudrait en annexer à Terre-Neuve qui serait plus en état de l'administrer en devenant une province de la confédération canadienne.

Je ne parle, bien entendu, qu'au point de vue de la facilité et de l'efficacité de l'administration. Si ce territoire peut être mieux administré par la province de Québec, il convient de l'annexer à cette province; mais si, d'un autre côté, il pouvait être administré plus facilement et plus effectivement par Terre-Neuve, si cette colonie devenait une province de la Confédération, il vaudrait mieux lui en confier l'administration.

L'honorable premier ministre ne nous a fourni aucun renseignement sur ce point ; il ne paraît même pas avoir prévu la possibilité, et n'a pas exprimé l'espoir, de voir entrer Terre-Neuve dans la Confédération ; ce qui ferait un grand tout de toutes les possessions britanniques de l'Amérique du Nord.

Je n'ai rien à dire de plus sur la résolution, si ce n'est que je regrette qu'elle ait été présentée si tard, que le Gouvernement ne soit pas en état de régler toute la question dès maintenant et que les questions dont parlent les journaux ministériels n'ait pas été soumises à la Chambre avec tous les renseignements nécessaires pour être

réglés dès cette session, ainsi que le promettait le discours du trône.

L'hon. DAVID TISDALE (Norfolk) : Je ne dirai que quelques mots pour exposer ma manière de voir sur cette résolution. Je ne vois aucune nécessité immédiate de disposer de 400,000 milles carrés, comme le demande la résolution, ou surtout que je désire fortement l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. Je n'admets pas que le Canada soit incapable de faire les dépenses nécessaires pour préserver les forêts et les autres ressources naturelles de ce vaste territoire, du moins jusqu'à ce que nous ayons plus de renseignements que ceux qui sont maintenant devant la Chambre.

M. J. W. FOWLER (King) (N.-B.): Je ne puis pas laisser adopter cette résolution sans protester, à titre de représentant d'une circonscription des Provinces maritimes, contre cette grande addition au territoire de la province de Québec. Nous savons que c'est la province de Québec qui détermine l'unité de représentation et si on agrandit le territoire de cette province cet agrandissement affectera certainement la représentation des autres provinces. Le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard ont déjà eu à se plaindre sous ce rapport. Vu notre situation géographique, nous ne pouvons espérer aucun agrandissement de territoire, pendant que les autres provinces, ces grandes provinces de l'Ouest, acquèrent de nouveaux territoires.

Ce côté de la question n'a pas pour les autres provinces la même importance que pour les Provinces maritimes. Si la résolution contenait une disposition tendant à remettre aux Provinces maritimes la même représentation qu'elles avaient à leur entrée dans la Confédération, je ne m'opposerais pas à l'agrandissement territorial des autres provinces. Mais dans la situation présente, à titre de représentant des Provinces maritimes, je proteste contre tout agrandissement territorial de la province de Québec, à moins que l'on ne donne aux Provinces maritimes la représentation qu'elles possédaient à leur entrée dans la Confédération.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je considère qu'on aurait tort de supposer que cet agrandissement territorial de la province de Québec place nécessairement les Provinces maritimes dans une position plus désavantageuse. Il y a un côté de la question qui n'est pas encore décidé. Quand viendra le moment de régler la question d'une manière plus nette et sous une forme législative, il faudra certainement tenir compte de ce côté de la question. Comme vient de dire mon honorable ami, les Provinces maritimes ne peuvent pas espérer d'agrandissement territorial, et voici l'objection qui se présente pour les populations des Provinces maritimes : l'unité de représentation est basée sur la population de la province de Québec. Si l'annexion de l'Ungava devait augmenter considérablement la population de la province de Québec, et si cette population devait être ajoutée à la population actuelle de la province de Québec, pour déterminer l'unité de représentation dans tout le Canada, cette unité deviendrait nécesairement plus élevée et, appliquée aux petites provinces, aurait pour effet de diminuer leur représentation, et le cas serait certainement regrettable.

Le cas est assez difficile à régler. Pour le moment, je me bornerai à dire que je considère que la question reste ouverte. Un moyen de la régler serait de décréter que l'unité devra être déterminée d'après la population actuelle de la province de Québec, et que pour toute population additionnelle que pourrait lui apporter l'annexion de l'Ungava, la province de Québec recevra un surplus de représentation, en d'autres termes, cela résulterait dans une augmentation générale de la représentation.

Mais, bien que les Provinces maritimes auraient encore leur juste proportion, si l'agrandissement territoral de la province de Québec devait avoir pour effet de réduire la représentation de ces provinces, ce résultat produirait infailliblement du mécontentement.

Mr. R. L. BORDEN : Je ne saisis pas exactement la proposieion de l'honorable ministre. Que feriez-vous de la population additionnelle du territoire actuel de la province de Québec ? On ne pourrait pas la priver de représentation !

L'hon. W. S. FIELDING : Quelle que soit la population du territoire actuel de la province de Québec elle servirait de base pour déterminer l'unité dans tout le Canada. Les représentants des Provinces maritimes, quand le cas s'est déjà présenté, ont prétendu que la province de Québec avait déjà obtenu un agrandissement territoral. A cela on a répondu qu'il n'y avait pas eu d'agrandissement, mais une simple délimitation de son territoire.

M. R. L. BORDEN : Je crois avoir mal compris l'honorable ministre. Il a dit "la population actuelle" de la province de Québec. Il veut parler, je supppose de la population dans les limites du territoire actuel de la province de Québec.

L'hon. W. S. FIELDING : Parfaitement. Si ce n'est pas ce que j'ai dit, je me suis mal exprimé. J'ai voulu parler de la population de Québec telle qu'elle sera dans les limites actuels de cette province et cela nécessiterait une représentation additionnelle pour la population du nouveau territoire annexé à la province de Québec ; de cette manière elle conserverait la proportion qui existe actuellement.

Si cet agrandissement devait augmenter considérablement la population de la province de Québec, si l'unité de représentation

devait devenir plus élevé et si la population des Provinces maritimes n'augmentait que dans de faibles proportions, le résultat serait que tout en conservant mathématiquement la proportion établie par la Constitution, les Provinces maritimes subiraient une nouvelle diminution de représentation. Prenons comme example l'île du Prince-Edouard dont la représentation était autrefois de six et qui est maintenant de quatre; s'il fallait la réduire à trois ou à deux, ce serait une pauvre consolation pour cette province de lui dire que d'après les règles des mathématiques elle conserve toujours sa même proportion.

Je crois que ce qu'il y a de mieux à faire, c'est de réserver toute décision en attendant que toutes les parties soient consultées pour savoir si elles accepteraient un pareil arrangement. J'émets cette idée, qui est personnelle comme une solution possible d'une question qui peut devenir embarrassante.

M. J. W. DANIEL (Saint-Jean) (N.-B.): Au lieu d'attendre que les difficultés dont on parle se produisent, je crois qu'il vaudrait mieux prendre les moyens de les prévenir. La question est très importante, surtout pour la population des Provinces maritimes. Nous avons déjà subi une diminution de représentation parce que la charte originale de la confédération a été changée par le parlement impérial, à la demande du parlement canadien. Aujourd'hui on nous demande d'attendre pour voir si nous allons perdre encore des représentants.

L'honorable premier ministre dit qu'il n'y aura jamais de population dans l'Ungava, ni dans le territoire qu'il propose d'annexer à la province de Québec. Il n'est guère en état d'affirmer pareille chose. Lors du dernier agrandissement territorial de la province de Québec on a dit aussi que cette annexion n'affecterait par la population, vu que c'était un territoire stérile. Mais d'autres ont prétendu que le pays n'était pas du tout stérile et était capable de recevoir une nombreuse population. Si l'on ne peut espérer que les nouveaux territoires concédés à Québec soient jamais habités, quelle excuse a-t-on pour construire un chemin de fer transcontinental à travers ce territoire ? Nous construisons actuellement, à grands frais, un immense chemin de fer à travers une région que l'on dit stérile et inhabitable. Il faut que quelqu'un soit dans l'erreur ; ou il est faux que cette région soit incapable de recevoir une nombreuse population, ou il est mal et criminel d'y construire un chemin de fer. J'ai déjà, en deux ou trois occasions, pris la parole sur cette question et je ne désire pas y revenir.

L'honorable ministre des Finances vient de nous dire que la province de Québec n'avait pas été agrandie et qu'on avait simplement défini ses frontières. Je lui ferai observer que le ministre de la Justice (M. Aylesworth) a admis l'an dernier que lors de la confédération, les frontières de la province de Québec étaient censées être celles qu'indiquaient les cartes de l'époque et les documents officiels, tel que le recensement. Le recensement donnait l'étendue et les cartes indiquaient les frontières de la province de Québec à cette époque Je ne crois pas que le ministre des Finances ou qui que ce soit ait raison de prétendre que les frontières de la province de Québec n'ont pas été reculées en 1898.

A titre de représentant des Provinces maritimes, je proteste contre tout agrandissement territorial de la province de Québec, à moins que des arrangements ne soient faits pour sauvegarder les intérêts de ces provinces. J'agis ainsi par devoir et aussi parce que le ministre de la Justice, à la dernière session, a déclaré que les Provinces maritimes doivent être satisfaites des changements apportés à l'acte de l'Amérique britannique du Nord, puisqu'elles n'ont pas protesté dans le temps. Le Nouveau-Brunswick a protesté lorsque la Saskatchewan et l'Alberta ont été érigés en provinces. Il n'a pas été tenu compte de cette protestation et je profite de cette circonstance pour protester de nouveau. J'ignore si l'on tiendra compte de cette nouvelle protestation, mais il est de notre devoir de la faire. Je considère qu'il n'est ni juste ni équitable de dépouiller les Provinces maritimes de leur représentation, en modifiant la charte qu'elles ont acceptée et en y apportant des changements faits sans leur consentement et sans qu'elles aient été consultées.

M. O. S. CROCKET (York) (N.-B.) : Monsieur l'Orateur, j'aurais supposé qu'après toutes les discussions qui ont eu lieu dans cette Chambre sur la question de la représentation des Provinces maritimes, l'honorable premier ministre n'aurait pas osé proposer un nouvel agrandissement de la province de Québec sans même laisser entendre qu'un remède serait apporté aux griefs dont se plaignent les Provinces maritimes. Après ce que viennent de dire l'honorable député de King-Albert (M. Fowler) et l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) il est inutile pour moi de discuter cette question, et d'ailleurs la session est trop avancée pour entreprendre une discussion sérieuse du sujet. Tout le monde sait que la province de Québec est la province pivotale qui sert à déterminer la représentation des Provinces maritimes et de toutes les autres provinces et que si la population de la province de Québec est augmentée par une annexion de territoires, la représentation des Provinces maritimes s'en trouvera proportionnellement réduite. Je ne crois pas pouvoir exposer la question avec plus de force que ne le faisait l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) quand il discutait dans la législature du Nouveau-Brunswick en 1905, l'injustice commise au détriment de cete province par l'agrandissement de la province de Québec en 1898.

A la page 23 des " Débats " de l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick de 1905 on trouve les paroles suivantes prononcées par le ministre des Travaux publics qui était alors procureur général du Nouveau-Brunswick :

La frontière de la province de Québec était bien établie et était indiquée sur la carte d'Arrowsmith publiée en 1815. Il en est question dans l'ouvrage de Bouchette, arpenteur général du Bas-Canada, publié en 1832. Cet ouvrage fait autorité et il démontre que la frontière nord de la province de Québec a été longtemps reconnue comme étant la ligne de partage des eaux qui coulent dans le Saint-Laurent et dans la baie d'Hudson. Si la province de Québec eut été à cette époque aussi étendue qu'elle l'est aujourd'hui, la population du Nouveau-Brunswick n'aurait probablement pas été aussi disposée à entrer dans la Confédération. Je maintiens que lorsque la population consentit à faire partie de l'Union, elle acceptait cette union avec la province de Québec telle qu'elle était alors, et que les frontières de cette province n'auraient pas dû être changées sans notre consentement et sans que nos intérêts fussent sauvegardés.

Comme l'a déjà dit l'honorable premier ministre, la loi de 1871 déclare que si l'étendue d'une province est agrandie, les droits des autres provinces doivent être sauvegardés. Cependant, en 1896, sans avoir consulté la législature, le gouvernement fédéral s'entendit avec la législature de Québec pour reculer les frontières de cette province jusqu'à la baie d'Hudson, de manière à comprendre un territoire qui sera bientôt traversé par le Grand-Tronc-Pacifique et qui, avec le temps, deviendra peuplé. Le bill pour rendre cette convention exécutoire fut déposé le 2 juin 1898 par M. Sifton. Il fut déposé avec des passages en blanc et comme une simple formalité. Le 8 juin il fut lu une deuxième fois et adopté. Autant qu'on peut le constater par les documents officiels, il n'y a pas eu de débats sur la question et ce territoire considérable fut ajouté à la province de Québec, sans consultation préalable avec les Provinces maritimes. Il me semble qu'après les lois déjà adoptées affectant si gravement nos intérêts, et après ce que l'on fait actuellement pour les Territoires du Nord-Ouest, ce Gouvernement ne fait que son devoir en demandant à la législature de faire connaître son opinion et de travailler à réparer l'injustice commise.

A la clôture de ce débat la législature du Nouveau-Brunswick adopta à l'unanimité une résolution déclarant qu'une injustice avait été commise à l'égard du Nouveau-Brunswick en diminuant le chiffre de sa représentation. A titre de représentant d'une circonscription de cette province, je joins ma protestation à celles qui se sont déjà fait entendre contre tout nouvel agrandissement du territoire de la province de Québec, à moins qu'il ne soit formellement entendu que les droits des Provinces maritimes sous le rapport de la représentation dans la Chambre des communes seront entièrement sauvegardés. Ce n'est qu'à cette condition que je consentirai à l'adoption de la résolution telle qu'elle est conçue.

M. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.): Comme représentant de la province de l'île du Prince-Edouard, je tiens aussi à protester contre cette proposition. Je partage en tous points les opinions émises par les représentants du Nouveau-Brunswick. L'étendue actuelle de la province de Québec est celle d'un grand royaume. Il y a quelques années, son étendue fut plus que doublée et par la présente proposition on voudrait y ajouter encore un territoire représentant un autre royaume en étendue.

A qui appartiennent ces territoires que nous distribuons si libéralement ? Quels droits possède ce Gouvernement ou tout autre gouvernement d'aliéner la propriété de l'Etat au profit d'une province quelconque, sans exiger de compensation. Ces territoires étaient ceux de la compagnie de la baie d'Hudson ; ils ont été achetés et payés avec l'argent des contribuables du Canada, de ceux du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et du Prince-Edouard comme ceux des autres provinces. Quel droit possède ce Parlement de disposer de ces territoires sans exiger une compensation pour rembourser le Trésor fédéral des sommes payées pour leur acquisition ?

Il y a plusieurs années nous avons emprunté deux millions pour faire l'acquisition de ces terres et si l'on ajoute l'intérêt, elles nous coûtent dix millions de dollars ou plus. Ce sont ces terrains que l'on distribue gratuitement aux provinces.

Il y a quelques années, Ontario a obtenu un agrandissement territorial considérable. Je ne sais pas si je protesterais contre un agrandissement de la province du Manitoba, parce que son territoire comparé à celui des autres provinces de l'Ouest est si restreint qu'on a pris l'habitude de comparer cette province à un timbre-poste. Je ne crois pas que les Provinces maritimes voudraient protester contre l'agrandissement du Manitoba, mais je proteste énergiquement contre cette distribution gratuite du domaine public aux autres provinces, sans donner un équivalent aux Provinces maritimes, qui ne peuvent pas acquérir de nouveaux territoires.

Considérons l'influence prépondérante que ces extensions de territoire donneront aux autres provinces sur les Provinces maritimes. Nous en avons eu un exemple il y a environ un an, lorsque fut discutée la question des subventions aux provineces. La nouvelle loi sur les subventions a accru tellement les revenus des grandes provinces que Québec, qui était venu ici en disant que cette province était endettée et avait besoin d'une subvention plus élevée pour sortir d'embarras, accuse maintenant un excédent de un million. La Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard n'ont obtenu qu'une bagatelle en vertu de la nouvelle loi des subsides, et au-

jourd'hui on demande au Parlement de donner à ces grandes provinces une partie du domaine national, sans aucune compensation.

Le premier ministre prétend que ce territoire ne sera pas colonisé avant un grand nombre d'années, mais nous ne connaissons rien de la valeur de ces terres. Elles peuvent contenir des millions et des millions d'acres de terrains miniers, d'une énorme valeur. Avant d'aller plus loin, il faudrait savoir au juste ce que nous avons et la richesse des pays dont nous nous dépouillons.

La question de la représentation des Provinces maritimes qui est affectée par cette augmentation territoriale constitue une autre injustice à notre égard. Si le Gouvernement désire observer les conventions de la confédération et maintenir Québec comme la province pivotale sur laquelle repose la représentation, la meilleure chose à faire, c'est de prendre la province de Québec telle qu'elle était à l'époque de la confédération.

Je suis convaincu que le premier ministre admettra la justice de cette proposition. Nous sommes entrés dans la confédération, avec l'entente que la base de la représentation serait la province de Québec telle qu'elle était à cette époque et non ce qu'elle deviendrait par l'addition de milliers de milles carrés à son territoire. Après ce qui vient d'être dit aujourd'hui, le Gouvernement devrait s'abstenir jusqu'à ce qu'il se soit rendu compte de la valeur de ces terrains et qu'il ait décidé ce que les Provinces maritimes obtiendront en échange de ces terrains qui ont été achetés avec l'argent du Canada tout entier. Est-il raisonnable de donner gratuitement ces territoires sans en connaître la valeur.

L'hon. GEO. E. FOSTER : L'honorable premier ministre peut-il dire l'étendue du territoire qui sera ajouté à la province d'Ontario?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne trouve pas ce renseignement dans mes notes, mais je suis presque certain que c'est environ 140,000 milles carrés.

L'hon. WILLIAM PUGSLEY (ministre dès Travaux publics) : Monsieur l'Orateur, je crois devoir faire quelques remarques, puisqu'il a plu à l'honorable député de York (N.-B.) (M. Crocket) de citer un passage d'un discours que j'ai prononcé alors que j'étais membre de la législature et du gouvernement du Nouveau-Brunswick. J'ai déclaré à cette époque que, dans mon opinion, les frontières de la province de Québec, avaient été reculées conformément aux dispositions de la loi de 1871.

Je ne crois pas qu'il puisse y avoir de doutes que la frontière nord de la province de Québec, à l'époque de la confédération était la ligne de déversements des eaux entre le fleuve Saint-Laurent et la baie d'Hudson. Cela ressort clairement du traité conclu entre l'Angleterre et la France. Aux termes de ce traité, la région arrosée par les eaux se déversant dans la baie d'Hudson restait sous la juridiction de la compagnie de la baie d'Hudson, tandis que le territoire arrosée par les rivières se déversant dans le fleuve Saint-Laurent était cédé à la France. Il n'y a donc aucun doute que la frontière était la ligne de partage. Si cette prétention est bien fondée, comme je crois l'avoir établie devant la législature du Nouveau-Brunswick, il faut admettre que le territoire qui a été décrit comme appartenant à la province de Québec en 1896 était un nouveau territoire et que par conséquent les frontières de cette province ont été reculées au delà de ce qu'elles étaient à l'époque de la confédération. Je prétendais alors et je maintiens—je n'exprime ici qu'une opinion personnelle—qu'en fixant à 65 le nombre des représentants de la province de Québec, il s'agissait de la province telle qu'elle existait alors. J'ai été concerné dans l'appel au comité judiciaire du conseil privé sur cette question de représentation, mais je dois dire que la représentation du Nouveau-Brunswick n'a pas été diminuée par suite des additions faites au territoire de la province de Québec. Le territoire annexé ne renfermait pas une population suffisante pour modifier la représentation. Mais nous avons perdu une partie de notre représentation par l'annexion au Canada du territoire qui forme actuellement les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. C'est l'accroissement rapide de la population de ces parties du Canada qui a empêché le Nouveau-Brunswick de conserver la représentation que lui donnait le recensement précédent.

Après ces quelques remarques, monsieur l'Orateur, j'ajouterai qu'à mon sens il n'y a rien dans la présente résolution de nature à lier la Chambre à quoi que ce soit sur cette question de représentation. Les conditions auxquelles les frontières de la province de Québec seront reculées restent indécises et devront être fixées par le gouvernement du Canada et le gouvernement de Québec. L'honorable premier ministre a expliqué qu'il sera de son devoir de présenter certaines observations au gouvernement de la province de Québec au sujet de la représentation.

M. CROCKET : L'honorable ministre me permet-il une question. Les conditions ne devront-elles pas être débattues et fixées par le Parlement et la législature de Québec.

L'hon. M. PUGSLEY : Parfaitement.

M. CROCKET : Il n'y a rien pour sauvegarder les intérêts des autres provinces intéressées. J'aimerais aussi à connaître l'opinion de l'honorable ministre sur l'article 3 de la loi de 1871 qui dit :

Avec le consentement de toute province de ladite Puissance le parlement du Canada

pourra de temps à autre augmenter, diminuer ou autrement modifier les limites de telles provinces, à telles clauses et conditions qui pourront être acceptées par ladite législature, et il pourra de même avec son consentement établir des dispositions touchant l'effet et l'opération de cette augmentation, diminution ou modification de territoire de toute province qui devra la subir.

Il me semble qu'il devrait y avoir dans la résolution certaines dispositions à ce sujet, car si elle est adoptée, le Parlement déclarera qu'il y a lieu d'étendre les frontières de la province de Québec aux clauses et conditions acceptées par la législature de Québec, sans qu'il soit fait mention des autres provinces.

L'hon. M. PUGSLEY : Mon honorable ami doit voir qu'il est dit aux clauses et conditions qui pourront être acceptées par la législature et par ce Parlement. Par conséquent le Parlement sera parfaitement en droit de dire à la législature de Québec : Nous consentons à reculer les frontières, mais à la condition que l'ancienne province de Québec, servira de pivot à la représentation et que pour le territoire annexé elle sera exactement dans la même position que les autres.

M. LENNOX : Le Nouveau-Brunswick n'aura pas droit an chapitre, excepté par l'entremise du Parlement.

L'hon. M. PUGSLEY : Si je supposais un seul instant que le Parlement dû être lié en aucune manière sur la question de représentation, j'hésiterais avant de consentir à l'adoption de cette résolution, mais d'après ce que je comprends, le Parlement aura toute liberté de sauvegarder les intérêts des autres provinces sur ce point. A mon sens, il serait de bonne politique de la part de ce Parlement et des grandes provinces de consentir à remettre la représentation des petites provinces à ce qu'elle était.

M. DANIEL : L'honorable ministre veut-il me permettre une question : Il prétend qu'il n'y a rien dans la résolution qui soit de nature à affecté la représentation. J'aimerais à savoir s'il croit possible d'augmenter le territoire de la province de Québec sans modifier la représentation de toutes les provinces du pays.

L'hon. M. PUGSLEY : Mon honorable ami doit comprendre que cette résolution ne fait que demander au Parlement de dire quelles seront les frontières à donner aux différentes provinces ? La résolution ne dit rien des clauses et conditions auxquelles l'agrandissement aura lieu. La résolution dit:

La législature de la province de Québec y consentant, il y a lieu d'étendre les limites de ladite province, aux clauses et conditions qui pourront être convenues entre ladite législature et le Parlement.

M. CROCKET : Et sans aucune disposition à l'égard de l'effet que ces conditions pourront avoir sur la représentation des autres provinces.

L'hon. M. PUGSLEY : Mon honorable ami semble ne pas vouloir comprendre le sens de cette alinéa. Il réserve expressément au Parlement le droit de dicter les clauses et conditions auxquelles les frontières seront étendues. Parlant pour moi-même, je disais qu'à titre de représentant des Provinces maritimes, j'espérais que lorsque ces frontières seraient reculées et que lorsque cette proposition sera mise sous forme se loi, les grandes provinces, y compris la province de Québec, auraient la libéralité de consentir à ce que la représentation des petites provinces soit rétablie à ce qu'elle était à l'époque de la confédération.

L'hon. M. HAGGART : Cela serait-il possible sans modifier la loi impériale?

L'hon. M. PUGSLEY : Il est évident qu'il faudra modifier l'acte de l'Amérique britannique du Nord, mais je suppose que le consentement des différentes provinces et celui de ce Parlement seraient suffisants pour obtenir cette modification. Naturellement, je n'exprime ici que mon opinion personnelle, à titre de représentant d'une des Provinces maritimes. Mais, à part cela je considère, sans prétendre avoir une grande connaissance du droit constitutionnel que même en l'absence de toutes dispositions concernant la représentation, lorsqu'il s'agira d'interpréter la loi—et l'occasion s'en présentera lors du prochain recensement—il sera décidé que " la province de Québec," pour les fins de la représentation signifiera la province de Québec telle qu'elle existait à l'époque de la confédération. Si Terre-Neuve entrait dans la Confédération comme faisant partie de la province de Québec, ne serait-il pas absurde de prétendre que la province de Québec devrait comprendre la province actuelle et en plus tout le territoire de Terre-Neuve ?

M. LENNOX : N'est-ce pas ce qui a été décidé ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non ; tout ce qui a été décidé dans l'appel dont j'ai parlé, c'est qu'aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord la Terre de Rupert était destinée à faire partie de la Confédération et que le mot Canada chaque fois qu'il y aura à en interpréter le sens, signifiera le Canada tel qu'il existera à ce moment. Mais cette question est bien différente de celle de savoir ce que doit signifier la province de Québec pour les fins de la représentation. En dehors de toute question de droit, j'espère que lorsqu'il s'agira de fixer définitivement les conditions de l'agrandissement des provinces, il sera décidé de manière à faire cesser tout doute, que pour les fins de la représentation l'expres-

sion "la province de Québec" signifiera "la province de Québec telle qu'elle existait au moment de la confédération," et que les parties annexées de cette province auront une représentation additionnelle, basée sur la population, absolument comme dans les autres provinces.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. W. J. ROCHE (Marquette) : A cette phase avancée de la session je n'occuperai l'attention de la Chambre que quelques minutes malgré la grande importance de la question. Le Gouvernement mérite certainement d'être sévèrement blâmé pour le retard apporté au dépôt de cette résolution, pour ne rien dire du bill qu'il nous avait promis. Quand on relit le discours du trône prononcé au mois de novembre dernier et quand on constate qu'au nombre des projets de lois qui nous étaient promis pour cette session il y en avait un relatif à l'extension des frontières du Manitoba, et quand on constate de plus qu'au cours du huitime mois de la session ce projet de loi n'est pas déposé et que nous n'avons à la place qu'une simple résolution indiquant quelles seront les frontières des provinces, je crois faire preuve de modération en disant que cette négligence de la part du Gouvernement mérite d'être sévèrement blâmée. Je considère que l'excuse donnée par le Gouvernement que la législature du Manitoba, à sa dernière session, a modifié ces demandes au sujet de ces frontières, ne sera pas accepté par la Chambre ni par le pays comme une excuse suffisante pour justifier l'incurie du Gouvernement.

Il ne faut pas oublier qu'il y a quatre ou cinq mois que j'ai eu l'honneur de présenter le dernier mémoire de la législature du Manitoba.

Assurément, il n'y a pas de raison pour attendre jusqu'au dernier jour de la session pour saisir la Chambre d'une question que le Gouvernement devait avoir à l'étude depuis longtemps.

Permettez-moi de rappeler brièvement l'historique de cette question des frontières du Manitoba. Plusieurs législatures consécutives se sont occupées de la question, toujours en dehors de tout esprit de parti, de sorte que presque toutes les résolutions soumises sur le sujet ont été adoptées à l'unanimité. Le Manitoba est entré dans la Confédération en 1870 avec une population de 17,000 et un territoire de 13,500 milles carrés. Il est vrai que nous avons obtenu depuis un territoire qui porte la superficie de la province à 73,700 milles carrés, dont une grande partie est recouverte d'eau. Cette étendue fut plus tard agrandie en la manière que je rapporterai dans un instant. La première résolution adoptée par la législature de Manitoba demandant l'extension des frontières, fut votée en 1873 et cette même année le lieutenant-gouverneur donna son assentiment à une loi demandant l'extension des frontières. Pour ce qui concerne le territoire de l'est, elle demandait à peu près la même étendue de territoire que la résolution adoptée récemment par la législature et présentée à ce Parlement sous forme de mémoire. Si cette requête de 1873 avait été accordée, nous aurions obtenu un port sur la baie d'Hudson et un sur le lac Supérieur.

Autant que j'ai pu m'en rendre compte, la population, à l'ouest des grands lacs est géographiquement et par intérêt, en sympathie avec l'ouest. Je crois aussi que cette population, par ses mœurs et ses idées, appartient plutôt à l'Ouest. Il y a quatre ans j'avais l'honneur d'adresser la parole dans une réunion publique à Port-Arthur, et rien de ce que j'ai dit n'a semblé recevoir plus d'approbation de la part des électeurs que lorsque j'ai émis l'opinion de cette partie du pays qui est maintenant dans Ontario, était essentiellement un pays de l'Ouest et aurait dû être laissée dans la province de Manitoba.

Je suis convaincu que les sentiments de cette population sont restés les mêmes sous ce rapport. Si la requête de la législature du Manitoba avait été accordée, l'étendue de la province eut été de 279,000 milles carrés.

La seconde résolution demandant une extension de territoire fut votée le 26 avril 1875 et n'était en substance qu'une confirmation de la résolution adoptée deux ans auparavant. Plus tard, le 13 février 1880, M. Greenway, chef de l'opposition dans la législature, proposa qu'un mémoire fût présenté au parlement fédéral demandant l'extension des frontières de Manitoba, et qu'une délégation fût envoyée à Ottawa pour plaider la cause de la province devant les membres du cabinet fédéral. Cette résolution fût adoptée à l'unanimité et une délégation se rendit à Ottawa auprès des membres du Gouvernement. Et le résultat fut le dépôt devant le parlement canadien d'un projet de loi qu'on a appelé le bill Campbell. Sir Alexander Campbell faisait partie du cabinet de sir John A. MacDonald. Il déposa devant le Sénat un bill à l'effet de reculer la frontière est du Manitoba de manière à la faire coïncider avec une ligne partant de la jonction des rivières Ohio et Missisispi dans la direction du nord, ligne qui passerait dans les environs de Port-Arthur jusqu'à la baie d'Hudson. Si cette proposition avait été adoptée, le Manitoba aurait eu une superficie de 150,411 milles carrés, mais elle fut combattue dans le temps par le gouvernement d'Ontario. Sir Oliver Mowat prétendit qu'une partie du territoire—une partie seulement—avait été illégalement attribuée au Manitoba, quand en réalité elle appartenait à la province d'Ontario. La question fut portée devant le conseil privé d'Angleterre et ne fut décidée qu'en 1895. Le résultat de cette décision attribuait quelque chose comme 39,-

000 milles carrés à la province d'Ontario. Ces 39,000 étaient pris sur les 154,411 milles carrés que la loi Campbell attribuait au Manitoba.

Il y avait aussi 40,000 milles carrés de territoire non contesté dans le Kéwatin, au nord de ce que l'on considérait alors comme la frontière nord d'Ontario. La législature de cette province concéda à l'unanimité que ce territoire devait aller à la province de Manitoba.

Je dois faire observer que le conseil privé n'a pas seulement régler la question de la frontière de l'ouest d'Ontario, mais aussi celle du nord. Quiconque lira la résolution, les dépêches échangées entre le gouvernement d'Ontario et le secrétaire d'Etat du Canada, et le bill adopté par le parlement impérial, admettera que la frontière nord d'Ontario était le lac Seul, le lac Joseph et la rivière Albany—tout ce qui trouvait au sud de cette ligne devait être dans la province d'Ontario.

En 1901 la législature du Manitoba adopta à l'unanimité une résolution déposée par le juge Myers, qui représentait alors la circonscription que j'habite, appuyé par l'honorable député de Dauphin.

En 1902 le chef actuel du Gouvernement Manitobain, appuyé par l'honorable député de Dauphin—le représentant actuel de Dauphin dans le Parlement fédéral (M. Burrows)—proposa que les frontières du Manitoba fussent reculées vers le nord, jusqu'à la baie d'Hudson de manière à comprendre aussi une partie de l'Assiniboine. Plus tard pendant les sessions de 1905, de 1906 et de 1907, des résolutions furent également adoptées en faveur de l'extension des frontières du Manitoba, et jamais jusqu'à ce jour la population du Manitoba ou du Canada n'avait appris que la province d'Ontario réclamait dans le Kéwatin d'autres territoires que celui qui lui avait été accordé par la décision du conseil privé en 1884. Avant l'introduction des bills d'autonomie, jamais un homme public n'avait réclamé pour Ontario un seul acre de terrain dans ce qu'on était convenu d'appeler le territoire non contesté. Au contraire, comme je l'ai dit, la législature d'Ontario avait adopté une résolution approuvant l'annexion de ce territoire non contesté à la province de Manitoba. La province d'Ontario ne réclamait que les 39,000 milles carrés que la législature d'Ontario avait autrefois déclaré appartenir

crois, a été interviewé et a déclaré qu'il ne connaissait rien du résultat de cette conférence, qu'il n'avait reçu aucun avis à ce propos. Le premier ministre du Manitoba a certainement déclaré la même chose ainsi que le premier ministre de la province d'Ontario. Mais cette conférence eut lieu et comme résultat, le premier ministre se présente aujourd'hui avec une résolution et non pas un bill. Nous ne savons pas quand un bill sera présenté à la Chambre. A mon avis, le Gouvernement comprenant qu'il avait en réserve quelques ennuis si un bill était présenté au Parlement a désiré se mettre dans une position qui lui permette de faire au pays un appel à double entente. Cette résolution ne pourvoit à aucune chose nettement arrêtée. Un bill aurait dû pourvoir à l'octroi de certains pouvoirs et privilèges, au sujet des habitants qui résident dans la partie de territoire qui sera ajoutée soit à une province, soit à l'autre. Ainsi, le premier ministre dans les derniers jours de la session, a présenté simplement une résolution, ayant en vue, sans aucun doute, de permettre à ses partisans de se présenter devant le peuple et de lui expliquer ce qu'ils allaient faire après les élections—parce que, suivant moi, c'est l'avant-coureur d'une élection qui doit avoir lieu entre l'époque actuelle et une autre session—et fidèles à leur politique de l'ancien temps, ils feront un appel particulier à une certaine catégorie du public, par exemple sur des questions d'éducation et, un autre appel complètement différent à une autre classe d'électeurs sur différents sujets. C'était là une question embarrassante pour présenter un bill et c'est alors qu'une résolution lui fut substituée.

Le gouvernement d'Ontario a adopté en 1882, comme je l'ai dit, une résolution approuvant que le territoire non contesté fût ajouté à la province du Manitoba. Cette résolution fut adoptée le 9 mars 1882 :

Qu'l'extension du Manitoba par la loi fédérale de la dernière session reçoive, en tant que le territoire ajouté est incontesté, l'approbation cordiale des habitants de l'Ontario.

La partie contestée est celle qui a été gagnée par la province de l'Ontario dans un appel au conseil privé ; la partie incontestée s'étendait au nord de la rivière Albany et la législature d'Ontario a donné son approbation cordiale à ce que cette partie fût accordée à la province du Manitoba. Mais sur l'invitation du premier ministre du Canada, on a maintenant présenté une réclamation précisément pour ce territoire que la législature de l'Ontario prétendait devoir appartenir régulièrement au Manitoba. Il est vrai que la province de Manitoba, par sa législature, a fait un appel différent, dans son dernier mémoire, de celui qui avait été soumis au Parlement, dans le temps passé. Mais il y a un motif à cela. Le premier ministre a cité les paroles que j'aurais prononcées pour dire qu'en donnant un territoire additionnel au Manitoba, il devait y avoir une disposition pour concéder à cette province les terres publiques ; c'est très vrai. Notre prétention a toujours été que les terres publiques devraient être mises à la disposition de la province. Mais, nous avons reconnu, en prenant en considération que les deux nouvelles provinces d'Alberta et de Saskatchewan n'avaient pu obtenir ce pouvoir, qu'il n'y avait aucune possibilité pour le Manitoba de l'obtenir actuellement et qu'il serait anormal que la province de Manitoba n'ait aucune juridiction sur toutes les terres publiques, l'autorité étant divisée, une partie des terres étant administrée par Ottawa et l'autre partie par Winnipeg. Nous avons reconnu cette situation anormale et en conséquence, nous avons demandé que les mêmes clauses et conditions qui avaient été accordés aux nouvelles provinces d'Alberta et de Saskatchewan fussent accordées au Manitoba. En cela, je suis d'accord avec la législature du Manitoba et je désire comme représentant de cette province défendre au Parlement cette manière de voir.

La province de l'Ontario a vu sa superficie s'accroître depuis la confédération, de 109,480 milles carrés à 260,862 milles carrés, sans prendre en considération ce que l'on propose d'ajouter aujord'hui, et qui, comme dit le premier ministre, est d'environ 370,000 milles. La province de Québec a augmenté depuis la confédération de 193,355 milles carrés à 351,873 milles carrés, et elle est devenue la seconde en étendue actuellement dans le Canada. Par cette résolution, on lui ajoutera en chiffres ronds 466,000 milles carrés, ce qui donnera à la province de Québec la superficie colossale de 817,873 milles carrés. C'est en réalité une superficie énorme, hors de proportion avec celle des autres provinces et je pense que l'on aurait dû accorder un peu plus d'attention pour établir une uniformité approximative dans la superficie des provinces. Comme résultat de cette proposition, tandis qu'Ontario et Québec reçoivent ces grandes additions de territoire, le Manitoba se trouve avoir 80,679 milles carrés de moins qu'il n'avait en 1891. C'est une situation très sérieuse pour la province du Manitoba. Elle possède en moins ce qu'on lui a accordé par la loi Campbell en 1881. Les deux nouvelles provinces ont à peu près 250,000 milles carrés avec une population moindre que la province du Manitoba aujourd'hui. En 1881, quand ces additions de territoire furent accordées au Manitoba par la loi Campbell, additions qui lui ont été enlevées ensuite par la décision du conseil privé, la superficie du Manitoba était de 62,260 milles carrés.

Mais le Manitoba a augmenté, de 13,500 milles carrés au moment de la confédération, à sa superficie actuelle de 73,732 mil-

les carrés, donnant une augmentation de 62,232 milles carrés, tandis que sa population augmentait de 17,000 à près de 400,000 habitants. J'estime donc que cette province a été traitée avec beaucoup d'injustice et qu'elle mérite un peu plus de respect de la part du Parlement.

Je ne veux pas entrer dans la discussion de la question financière. Le Gouvernement a pris en apparence la décision de ne pas accéder à la requête du mémoire qui a été présenté au Parlement durant cette session par la législature, autrement, il aurait présenté un bill accordant les mêmes conditions que celles qui ont été données aux provinces d'Alberta et de Saskatchewan par le bill d'autonomie . Mais, comme il est entendu que cette question doit être réglée par les négociations qui interviendront entre les représentants du gouvernement fédéral et les représentants du gouvernement provincial, et comme j'ai confiance que les intérêts de notre province seront sauvegardés par ceux qui ont aujourd'hui le pouvoir dans la province du Manitoba, je ne veux pas aller plus loin dans la discussion des questions financières, sinon pour faire prendre note de ma protestation parce que la province n'a pas été traitée avec justice du moment que l'on n'a pas fait un accueil favorable au mémoire et qu'on ne nous a pas accordé les mêmes conditions que celles qui ont été données aux provinces sœurs d'Alberta et de Saskatchewan.

Quant aux terres, j'ai déjà traité cet aspect de la question. On a refusé les terres aux nouvelles provinces, mais Ontario, en recevant cette addition de territoire obtiendra les terres et tout ce qui s'ensuit. D'un autre côté, le Manitoba ne recevant pas les terres, il faudra que l'on fasse entrer en ligne de compte la question financière, de façon à compenser la province pour la rétention des terres par le gouvernement fédéral, et j'ai confiance que lorsque les représentants des provinces du Dominion se réuniront encore, le gouvernement fédéral trouvera le moyen de rendre justice à la province du Manitoba sur la question financière.

Je voudrais dire un mot sur le fait qu'aucun bill n'a été présenté. On ne peut donner ni excuse ni justification pour ne pas avoir à cette date tardive, présenté un bill à la Chambre de façon à permettre à la nouvelle législature du Manitoba de le discuter.

M. TALBOT : Pourquoi avez-vous perdu un temps aussi précieux sur la loi des élections du Manitoba ?

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Si l'honorable député veut bien consulter son chef, il saura que le temps n'a pas été perdu. Ce temps a été utilisé dans un très bon but, et nous avons réussi à convaincre le premier ministre, le chef de l'honorable député, si nous n'avons pas convaincu l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) qu'il était du mauvais bord et il a eu la sagesse d'accueillir la requête présentée par les membres de l'opposition de la province du Manitoba. Quand le bill des territoires du Nord-Ouest a été adopté en 1905, une chose étrange s'est produite, que j'ai déjà signalée au Parlement et que voici : sir Charles Fitzpatrick, alors ministre de la Justice en décidant la formation des nouveaux territoires du Nord-Ouest a omis à dessein le territoire de Kéwatin des nouveaux territoires, et il nous a dit pourquoi il avait procédé ainsi. Ce territoire avait été jusqu'alors placé sous la juridiction du lieutenant-gouverneur du Manitoba depuis environ vingt-cinq ans, et il était connu généralement qu'il n'y avait aucune nécessité pour la Chambre. Kéwatin fut autorisé délimitait par la loi alors en discussion devant la Chambre. Keewatin fut autorisé à rester encore sous la juridiction du Manitoba. Ce bill fut adopté au Parlement pendant la session de 1905, mais il survint une chose étrange. Environ quatre jours après la clôture du Parlement, Kéwatin fut ajouté par une proclamation, aux nouveaux territoires du Nord-Ouest. Dans quel but ? Aucune explication suffisante n'a été donnée jusqu'à maintenant au peuple de ce pays pour motiver cette action. Mais les habitants du Manitoba savent pourquoi cela a été fait et c'est la raison qui fait qu'aucun bill n'a été présenté à cette session pour agrandir les limites du Manitoba. Le premier ministre a déclaré que les nouvelles provinces d'Alberta et de Saskatchewan doivent avoir la continuation du système d'éducation qui existait dans les territoires du Nord-Ouest sous l'ancienne loi des territoires du Nord-Ouest. Il a fait toute sa défense en s'appuyant sur le terrain constitutionnel. Afin que les mêmes pouvoirs relatifs à l'éducation fussent accordés au district de Kéwatin, après la fermeture du Parlement en 1905, il ajouta, par proclamation du Gouverneur en conseil, le territoire de Kéwatin qui avait été l'objet d'une exemption spéciale pendant la session, de façon à imposer ce même système d'éducation au nouveau territoire qui était ajouté. Il est actuellement en présence d'une autre question scolaire avec laquelle il n'a pas le courage de lutter avant une élection et il va permettre à ses partisans de parcourir la contrée et de dire à ceux qui sont en faveur des écoles séparées : C'est parfait, sir Wilfrid Laurier s'est trouvé dans une position très embarrassante, c'était immédiatement avant une élection, mais après l'élection, il va donner des écoles séparées aux habitants des territoires, tandis que ses autres partisans qui ne partagent pas cette vue, tels que l'honorable député de Selkirk (M. Jackson) raconteront une histoire différente. L'honorable député de Sel-

kirk, pendant les quatre ou cinq années dernières, a dit aux habitants du Manitoba que les limites allaient être étendues. En deux occasions différentes, il s'exprima publiquement à ce sujet, si du moins, les rapports du journal libéral de Winnipeg sont exacts, et il donna l'idée que la frontière du Manitoba allait être étendue au nord et à l'est.

C'est en raison de cette action même du Gouvernement qui a publié cette proclamation et qui a mis en vigueur les vieilles lois de l'éducation dans le Nord-Ouest au sujet de la difficulté scolaire, que le Gouvernement a ajourné, remis de jour en jour et différé cette question. Ils vont aller dans le pays sans avoir accompli aucune de leurs promesses et ils se trouveront face à face avec cette question qu'ils n'osent pas aborder et ils vont essayer de leurrer le peuple en lui racontant deux histoires différentes, suivant les vues du public auquel ils s'adresseront. C'est là, suivant moi, une objection que je désirais exprimer en plein Parlement. Je ne veux pas occuper davantage l'attention de la Chambre. Cette résolution est très importante et j'aurais aimé avoir à avoir plus de temps pour entrer dans les détails, mais je reconnais qu'au moment où la session va expirer, il n'est pas sage de monopoliser trop de temps sur une seule question. Toutefois, comme appel final, je dois dire que ma province, même avec les termes de cette résolution, ne reçoit pas la justice qu'elle s'attendait à recevoir, que le premier ministre ne l'a pas traitée avec équité, qu'il n'a pas réglé toute cette question courageusement, qu'il n'aurait pas dû l'aborder avec ces procédés hypocrites, que tôt ou tard lui-même ou un de ses successeurs devra affronter la difficulté et que, si elle doit être jamais affrontée, il vaudrait mieux qu'elle le fût aujourd'hui, en premier lieu, plutôt qu'en dernier, et j'ajouterai que le peuple du Manitoba ne sera pas satisfait avant d'avoir vu les dispositions d'un bill soumis au Parlement et adopté par les représentants de la nation dans cette Chambre.

M. W. D. STAPLES (Macdonald) : Je suis certain, monsieur l'Orateur, que les honorables députés des deux partis de cette Chambre se joindront à moi pour présenter leurs plus cordiales félicitations au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) pour les rapides enjambées qu'il a faites en vue d'étendre les limites du Manitoba. Veuillez y prêter votre attention ; il a dirigé le Gouvernement pendant douze ans et, dans la douzième année, au huitième mois d'une longue et fatigante session, il a eu le courage de présenter une résolution peu dangereuse en vue d'étendre les limites du Manitoba. Pendant ces douze années, le très honorable premier ministre a été littéralement assiégé par des délégations, par l'envoi de résolutions et de mémoires de la province de Manitoba, le suppliant de faire quelque chose. Voici que nous sommes arrivés aujourd'hui avec une résolution qui, suivant moi, ne pourvoit à rien de pratique. Il y a eu une époque, où les frontières du Manitoba auraient pu être discutées, où on aurait pu en faire l'extension, et cette époque était le 21 février 1905, quand le très honorable premier ministre a présenté le bill tendant à la création des nouvelles provinces de Saskatchewan et d'Alberta. C'était là le temps où on aurait dû agir pour obtenir l'extension des limites du Manitoba. Aujourd'hui, on a la même raison pour ne pas agir que celle qui existait en 1905. Où se trouvait le contingent de la députation libérale de Manitoba autrefois ? Si les honorables députés qui siègent derrière le très honorable premier ministre avaient fait leur devoir en 1905, quand les provinces de Saskatchewan et d'Alberta ont été formées, les limites du Manitoba auraient été étendues non seulement vers l'est et le nord, mais aussi vers l'ouest. Si les honorables député de Lisgar (M. Greenway) de Dauphin (M. Burrows), de Selkirk (M. Jackson), et de Portage-la-Prairie (M. Crawford), tous partisans de l'ancien gouvernement de Greenway, hommes politiques qui ont siégé pendant des années dans la législature provinciale et qui étaient au nombre des signataires des pétitions et des résolutions qui ont été envoyées ici pour demander l'extension des limites du Manitoba, si ces députés avaient agi alors, s'étaient dressés pour défendre les droits du Manitoba, nous aurions eu nos frontières élargies, et nous aurions reçu toute l'attention à laquelle la province du Manitoba a droit.

Il est vrai qu'à l'époque, l'honorable député de Brandon (M. Sifton) faisait claquer son pupitre et s'agitait pendant quelque temps, mais il revint bientôt au bercail libéral très satisfait que les choses pussent s'arranger comme on l'a fait. J'ai confiance aux membres libéraux de la province de Manitoba pour se lever de leur siège dans cette Chambre et faire entendre leurs protestations contre le retard déployé par le Gouvernement au sujet de la province de Manitoba.

C'est leur devoir d'insister auprès du premier ministre, même à cette heure tardive, pour qu'il présente un bill. Il est vrai que nous avons siégé ici depuis huit mois et que la session a été longue et fatigante, mais, en ma qualité de représentant de Manitoba, je suis prêt à rester ici pour défendre les intérêts du peuple jusqu'à ce que nous ayons pu cristalliser en une législation ce que le peuple de Manitoba à le droit d'obtenir. Je dis au très honorable premier ministre : Présentez votre bill ; si ce bill propose de nous accorder nos terres, c'est parfait ; s'il propose de nous donner une indemnité en argent au lieu de terres, faites-le nous savoir.

M. BURROWS : L'honorable député (M. Staples) désire-t-il que le Gouvernement

présente au Parlement une mesure arbitraire et l'impose aux gouvernements des différentes provinces sans les consulter ?

M. STAPLES : Le premier ministre sait parfaitement bien ce que le peuple de Manitoba désire, car il a eu devant lui un mémoire et une résolution. Je dirai à la Chambre que rien ne sera gagné avec du délai, parce que ni le gouvernement actuel de Manitoba, ni un gouvernement libéral qui pourrait le remplacer ne sera satisfait avant que justice ne soit rendue à la province et le délai ne fera pas disparaître l'objet du litige. Nous pouvons tout aussi bien traiter cette question maintenant qu'attendre à plus tard. Mais ce que le très honorable premier ministre désire, c'est de faire miroiter devant les yeux du peuple cette résolution comme un trompe-l'œil jusqu'après la prochaine élection et je présume que ses partisans de Manitoba sont satisfaits de ce procédé. Le très honorable premier ministre nous a dit que la province de Manitoba avait changé ses vues et que tandis qu'autrefois elle insistait pour avoir ses terres, maintenant elle n'insiste plus. Le très honorable premier ministre bien que la province de Manitoba a pris cette résolution parce qu'il a annoncé continuellement et toujours qu'il ne pouvait accorder les terres à la province et alors elle demande, actuellement, qu'on la traite, du moins, comme les provinces de Saskatchewan et d'Alberta ont été traitées.

Quant à ce que sera l'attitude de Manitoba, lorsqu'il y aura à Ottawa un gouvernement au pouvoir disposé à rendre justice à cette province, je ne suis pas prêt à le dire maintenant. Aujourd'hui, nous demandons à être traités au moins aussi favorablement que la province de l'Alberta et de la Saskatchewan. Bien que le premier ministre ait annoncé que nous ne soyons éloignés de la fin de la session que de cinq jours, certainement il aura assez de courage pour proposer un bill qui traitera cette question avec la largeur de vues d'un homme d'Etat. Je vois que le premier ministre secoue la tête. Je proteste contre le délai ; je dis que cette résolution n'est rien moins qu'un truc pour tenir en haleine le peuple jusqu'après l'élection. Je dirai au très honorable premier ministre et à ceux qui siègent derrière lui, que le public de Manitoba ne supportera pas un traitement pareil et il constatera aux prochaines élections qu'il saura enregistrer sa protestation au bureau de scrutin comme j'ai entré ma protestation dans cette Chambre. Le très honorable premier ministre a devant lui la loi de l'Amérique britannique du Nord ; il connaît les désirs du peuple de Manitoba qui ne demande qu'à être traité conformément aux termes de la constitution. En terminant, je répète que cette résolution n'a en vue que de permettre aux libéraux du Manitoba d'avoir quelque chose à dire pour s'en aller courir les tribunes électorales, et à ce point de vue, c'est un trompe-l'œil et rien de plus.

M. JOHN STANFIELD (Colchester) : Etant donné que cette proposition du Gouvernement a pour but d'ajouter un territoire nouveau aux provinces d'Ontario, de Québec et Manitoba, je crois que le temps propice est venu pour la population des Provinces maritimes de demander qu'on lui accorde quelque protection contre la diminution impitoyable de sa représentation à la Chambre des communes. Je suis absolument d'avis qu'aucune justice ne peut être rendue aux populations des Provinces maritimes, tant que sa représentation au Parlement n'aura pas été rétablie au point où elle en était avant 1896. Je ne crois pas qu'aucun député du Parlement oserait nier que la population des Provinces maritimes ait droit à la représentation qu'il avait été décidé qu'elle aurait quand ces provinces sont entrées dans la confédération et c'est dans cette intention que je présente la motion suivante :

Que la résolution proposée soit modifiée en y ajoutant le paragraphe suivant:

Qu'il soit résolu de plus que l'extension des limites prévues dans cette résolution soit accompagnée de telles conditions qu'elles empêchent que de telles extensions affectent d'une façon préjudiciable la réprésentation d'aucune province au Parlement.

M. A. A. McLEAN (Queen), (I. P.-E.) : C'est avec le plus grand plaisir que j'appuie la résolution présentée par l'honorable député de Colchester. La Chambre remarquera que la résolution proposée par le très honorable premier ministre débute par ce paragraphe :

Qu'il soit résolu qu'il est expédient d'accéder à la demande formulée dans lesdites pétitions, et que, conformément aux clauses et conditions dont pourront convenir ladite assemblée législative et le Parlement, les limites du Manitoba soient prolongées comme suit: la limite nord devant être le soixantième parallèle de latitude; la limite ouest devant être la limite est actuelle aussi loin vers le nord que l'angle nord-est de la province, de là en ligne droite jusqu'au point extrême est du lac de l'île, et de là en ligne droite jusqu'au point où le quatre-vingt-neuvième méridien de longitude ouest coupe la ligne riveraine de la baie d'Hudson.

Et ensuite, au sujet des clauses et conditions :

Et qu'il soit de plus résolu que la législature de la province de Québec y consentant, il est expédient d'étendre les limites de ladite province, d'après telles conditions qui pourront être convenues entre ladite législature et le Parlement, de manière à embrasser tout le territoire au nord de ladite province, maintenant connu sous le nom d' " Ungava ", et qui s'étend jusqu'aux eaux de la baie James et celles de la baie d'Hudson, et le détroit entre la dite baie et l'océan.

Les dispositions de la résolution au sujet des provinces du Manitoba et de Québec en réalité les mêmes à l'exception que les terres destinées à Ontario et à Québec sont accordées à ces provinces absolument sans aucune condition, tandis que les terres ajoutées au Manitoba doivent être conservés en la possession du gouvernement fédéral qui en disposera comme il peut lui paraître convenable, tandis que la province a simplement le pouvoir de présider à l'administration civile. Il est vrai cependant qu'au lieu de terres, le Manitoba doit recevoir une indemnité en argent. La rédaction de ces résolutions est copiée en effet sur les premières lignes de l'article 3 de l'amendement de la loi de l'Amérique britannique du Nord qui est ainsi conçu :

Avec le consentement de toute province de ladite Puissance, le Parlement du Canada pourra de temps à autre augmenter, diminuer ou autrement modifier la limite de telle province, à telles clauses et conditions qui pourront être acceptées par ladite législature.

Ce sont les mots exacts de la résolution présentée par le premier ministre. Il y a une autre clause dans cet article de la loi qui a été retranchée de la résolution et j'appelle l'attention du premier ministre sur le fait que cette clause est facultative. Il est facultatif au Gouvernement d'étendre les frontières de toute province, ce n'est pas impératif. La deuxième partie de cet article n'est pas non plus impérative ; elle est simplement facultative et si cette résolution devait être adoptée sans l'amendement qui a été présenté par l'honorable député de Colchester (M. Stanfield), je crois que la condition qui est incorporée ne pourrait pas être discutée par ce Parlement ou par les législatures du Manitoba, de l'Ontario et de Québec en vue de l'arrangement final de cette question. Cette condition est ainsi exprimée :

Et il pourrra de même, avec son consentement, établir les dispositions touchant l'effet et l'opération de cette augmentation, diminution ou modification de territoire de toute province qui devra le subir.

Pourquoi le premier ministre en rédigeant cette résolution n'a-t-il pas compris cette partie de l'article 3 de la loi constitutionnelle de 1871 ? Il n'y a pas de doute qu'une telle clause aurait dû être incorporée dans cette résolution si l'accroissement de territoire affecte d'une manière quelconque l'état statuaire des autres provinces du Canada. Nous avons une addition de territoire donnée à la province du Manitoba qui comprend 180,000 milles carrés, à la province d'Ontario 140,000 milles carrés et à la province de Québec 466,000 miles carrés.

A qui appartient ce territoire ? A-t-il une valeur quelconque ? Où est-il situé? Comme l'a dit le chef de l'opposition, nous n'avons aucune carte à notre disposition sur le bureau de la Chambre pour montrer aux députés où se trouvent ces territoires. Nous savons d'une façon générale, qu'il y a une certaine étendue de terres qui se trouve au nord de la province de Québec, mais nous n'avons aucune donnée sur la valeur de cette terre. Nous n'avons aucune donnée sur la valeur de la terre qui sera accordée à la province d'Ontario. Avant de voter cette résolution, je pense que le premier ministre ou quelqu'autre membre de son Gouvernement devrait renseigner sur la valeur de cette terre les députés de cette Chambre de façon à leur permettre de voter intelligemment sur cette question. Veut-elle un million de dollars ? Il y a quelques années, les Etats-Unis d'Amérique achetaient au gouvernement russe, une certaine étendue de territoire dans l'Alaska, en payant une très petite somme pour cette étendue qui n'était pas regardée comme de très grande valeur. Depuis lors, ce territoire a vu se développer des mines très riches valant, dit-on, un milliard de dollars en argent. Que peut-il résulter de l'exploration de cette grande contrée du nord ? Je crois que l'Ungava et Kéwatin n'ont jamais été explorés, et il peut se faire que lorsque ces territoires auront été explorés dans les prochaines vingt ou vingt-cinq années, ils peuvent devenir d'une valeur incalculable pour les provinces auxquelles le Parlement les aura accordés. Ces territoires sont possédés par le Canada tout entier et s'ils ont à l'heure actuelle une valeur, le Gouvernement en présentant cette mesure devrait être capable de dire au Parlement quelle est leur valeur et autant que faire se peut, quel est l'avenir de cette valeur. Cette résolution ne devrait pas être adoptée avant que nous ayons reçu cette information. Si les autres provinces sont affectées sur cette résolution, elles ne sont pas affectées seulement au point de vue monétaire, mais aussi dans leur représentation au Parlement. Québec est la province pivotale sur laquelle la représentation est basée et qui recevra ce grand supplément de 466,000 milles de territoire.

Ce territoire peut, dans les quelques années prochaines, regorger de population. Vous savez qu'il y a quelque temps on a déclaré que le Manitoba et le Nord-Ouest ne seraient jamais habités ; eh bien, je crois que dans très peu d'années, la plus grande partie de la population du pays sera établie dans ces provinces de l'Ouest. Il peut se faire qu'un million d'habitants soient ajoutés à la population d'Ungava et de Kéwatin dans les prochaines vingt ou vingt-cinq années. Il en résultera que la représentation des Provinces maritimes dans cette Chambre, dont les territoires ne peuvent pas être augmentés sera de beaucoup diminuée. Comme le ministre des Finances l'a déclaré, il est possible que dans vingt ou vingt-cinq ans, comme résultat de l'accroissement de la population dans ces

nouveaux territoires, la représentation de la province de l'île du Prince-Edouard soit réduite à un seul député. En conséquence de ces considérations, on devrait nous accorder la représentation que nous avions quand nous sommes entrés dans l'Union. Je dirai de plus que si ces territoires qui vont être ajoutés à ceux de Québec, d'Ontario et de Manitoba ont une valeur quelconque, toutes les autres provinces qui sont en quelque sorte intéressées dans ces territoires, ou qui sont en quelque sorte affectés par ces nouvelles additions, devraient recevoir une part proportionnelle d'argent, suivant la valeur de ces territoires. Cette somme devrait leur être accordée comme règlement final de cette question quand le bill viendra devant le Parlement à une prochaine ou à une future session, en concordance avec la résolution et l'amendement qui sont présentés à la Chambre.

M. GEO. W. FOWLER (King-et-Albert) : Monsieur l'Orateur, bien que je sois en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député de Colchester (M. Stanfield), je pense qu'il ne va pas assez loin pour rendre justice aux provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, mieux connues sous le nom de Provinces maritimes. Ces provinces avaient une certaine représentation à l'époque de la confédération. Les auteurs de la confédération, dans leur sagesse, ont pensé qu'il n'y avait aucun danger pour notre population à ne point rester au même niveau que la population de Québec ou de tomber si bas qu'une partie de notre représentation fédérale disparaîtrait. Malheureusement, cela ne s'est pas réalisé ainsi, et sans les auteurs de la confédération qui avaient confiance en leur propre idée, on aurait inséré quelque disposition dans la loi de l'Amérique britannique du Nord, au sujet de ces provinces, comme on l'a fait après quand il a été question de faire entrer la Colombie-Anglaise dans la confédération, c'est-à-dire qu'il a été décidé que la représentation de la Colombie-Anglaise au Parlement fédéral ne devait jamais descendre plus bas que ce qu'elle était à l'époque où l'union est devenue un fait accompli. Une disposition semblable aurait dû être insérée au bénéfice des Provinces maritimes, mais malheureusement, cela n'a pas été fait. Le motif principal qui fit que dans le dernier recensement, les Provinces maritimes n'ont pas montré une augmentation proportionnelle à celle de la province de Québec, c'est qu'une grande partie de la population des Provinces maritimes, proportion qui est peut-être plus grande que celle de l'autre partie du Canada, est allée dans le Nord-Ouest pour contribuer à édifier ce pays.

Lorsque nous contribuons à peupler l'Ouest comme nous le faisons, en donnant les forces vives de notre pays, nos jeunes gens, les meilleurs et les plus entreprenants —parce qu'il est entreprenant celui qui quitte le toit familial pour chercher fortune dans l'Ouest—et quand nous trouvons que notre représentation par ce fait même diminue au Parlement, il semble injuste que nous devions souffrir à la fois de la perte de ces jeunes gens ainsi que de la conséquence de la diminution de notre représentation et que rien ne nous soit donné en retour. J'aurais été en faveur d'une résolution qui aurait pourvu qu'au moment où les frontières de ces provinces—je ne borne pas mes remarques à la province de Québec—mais quand les frontières de toutes les provinces seraient agrandies, une disposition aurait dû être adoptée pour qu'on accordât aux Provinces maritimes la même représentation fédérale qu'elles avaient à l'époque de la confédération. Cela nous aurait placé sur une base équitable. Je désire que la Chambre comprenne parfaitement que je n'ai aucune envie de parler au préjudice de la province de Québec, sous aucune forme ; mon seul désir est que l'équilibre, établi au moment de la confédération, soit maintenu.

C'est une question importante qui sera forcément discutée dans l'avenir. Il est important pour les Provinces maritimes que leur représentation actuelle de l'est ne soit au moins pas changée.

J'ai compris d'après ce que le très honorable premier ministre a dit que si le Manitoba doit avoir une augmentation de territoire, il ne recevra pas ces nouvelles terres en toute propriété. Elles ne doivent pas devenir les terres de la couronne de cette province, mais elles resteront sous la surveillance du Parlement fédéral, tandis que dans le cas des provinces de Québec et d'Ontario, les terres qui leur sont données deviendront terres de la couronne de la province et seront administrées par ces provinces.

Mais en vue de compenser la province de Manitoba pour cette perte d'autorité sur le même pied qu'Ontario et Québec, elle doit recevoir une concession en argent. Evidemment, le premier ministre regarde ces territoires comme appartenant d'abord, non pas au Canada, mais aux différentes provinces qu'ils avoisinent. Mais, en réalité, ils appartiennent au Dominion tout entier. Ils ont été achetés par le Dominion. Ils forment partie de l'achat fait par le Dominion au moment où nous achetions les territoires de la compagnie de la baie d'Hudson. Si c'est admis, comment se fait-il que la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Anglaise ne reçoivent pas de compensation ? Supposons que le Gouvernement présente une résolution pour augmenter les subsides en argent accordés maintenant à l'Ontario, au Manitoba et à Québec et que la province de la Colombie-Anglaise et les Provinces maritimes soient laissées entièrement de côté, considérerait-on cela

comme juste et raisonnable pour ces autres provinces? Eh bien, quelle différence y a-t-il entre une concession en argent et une concession de territoire ? Ces territoires valent certainement quelque chose. Ce territoire d'Ungava d'une superficie de 466,000 milles d'étendue est certainement de quelque valeur. Comme mon honorable ami de Queen (I. P.-E.) (M. Maclean), l'a déclaré, le territoire connu sous le nom d'Alaska, acheté de la Russie par les Etats-Unis, n'était pas regardé comme ayant une grande valeur à l'époque de son acquisition. Les Etats-Unis ne l'ont payé que $5,000,000, mais il faudrait compter bien des fois ce montant pour le racheter aujourd'hui aux Etats-Unis—non pas à cause du désir des Américains de ne perdre aucun territoire, mais à cause de la grande valeur en argent de l'Alaska lui-même.

Qui nous autorise à croire que l'Ungava sera moins riche en productions minérales ? Si ce territoire devenait aussi riche, vous allez donc par un simple trait de plume, ajouter à la province de Québec une étendue formidable de terrain de grande valeur et vous allez laisser les pauvres petites provinces qui sont là-bas dans la mer sans aucune compensation pour la perte qu'elles vont souffrir comme partie du Canada. Je suis surpris que les membres du Gouvernement qui appartiennent aux provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de la Colombie-Anglaise ne se soient pas en plein conseil opposés à cette décision. Peut-être l'ont-ils fait, mais s'ils l'ont fait, je suis encore plus surpris qu'ils n'aient pas réussi à s'opposer à cette résolution et n'aient pas refusé d'accepter une telle proposition en démissionnant plutôt comme membres du Gouvernement que de voir les provinces qu'ils représentent souffrir d'une telle injustice. Nous formons une partie de la confédération, nous aidons à supporter les charges du Canada, pourquoi serions-nous mis à l'écart ? Les deux provinces directrices du Canada, Québec et Ontario, vont recevoir une addition de territoire. Le Manitoba a été représenté comme le timbre-poste de la confédération. Mais laissez-moi vous rappeler que cette province est considérablement plus étendue que les trois provinces maritimes réunies ensemble. Il est plus étendu d'un quart au moins, il comprend 47,000,000 d'acres contre 32,000,000 pour les Provinces maritimes. Pourtant ces trois provinces dont chacune est beaucoup plus grande en étendue et en ressources que les Provinces maritimes vont recevoir ce cadeau et nous ne recevrions rien. Rien pour les Provinces maritimes, rien pour la Colombie-Anglaise —quoique cela ne soit pas aussi dur pour la Colombie-Anglaise parce que cette province est très grande en étendue et qu'elle était jusqu'à ce que cette addition ait été faite à Québec, la plus grande du Canada. Mais ces trois petites provinces là-bas perdues dans la mer ne vont rien recevoir. Pourtant elles ont supporté, toujours de bon cœur, les charges de la confédération, elles ont toujours lutté ferme pour cette politique d'édification du Canada. Elles n'ont jamais eu l'esprit étroit et provincial et elles n'ont jamais été mesquines à aucun moment. Il me semble donc qu'en considération de ce qu'elles ont fait dans le passé, leurs réclamations devraient être examinées en toute justice et en bonne équité. Si vous devez prendre le territoire du Dominion qui appartient à tout le Canada pour le donner à ces autres provinces, vous devez aussi nous accorder une compensation. Mais comme il n'y a pas de possibilité d'augmenter notre territoire, cette compensation doit prendre la forme d'une concession en argent. Je suis surpris que les représentants dans le cabinet de la province de la Colombie-Anglaise et plus particulièrement des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ne se soient pas dressés et n'aient pas demandé que l'on accorde à leur province une justice égale pour tous.

Et maintenant, en réalité, je ne vois pas qu'une démarche de ce genre soit d'aucun besoin particulier à l'heure actuelle. Je ne comprends pas tout d'abord, quel besoin le Canada éprouve de se dépouiller de ce territoire. Je ne vois pas qu'il y ait aucun besoin urgent d'ajouter ces territoires à ces provinces déjà énormes de Québec et d'Ontario. Mais puisque le Gouvernement a décidé d'agir ainsi, alors accordez aux autres provinces une justice complète et équitable. Ne faites rien qui puisse modifier la représentation de ces provinces comme elle le sera par l'addition de ce nouveau territoire à la province de Québec. Il suffit de dire que notre représentation sera affectée, pour que la chose soit admise.

Ce territoire d'Ungava deviendra habitable dans un avenir prochain. Je crois qu'il existe dans ce grand territoire une énorme richesse minérale qui y est enfouie attendant les découvertes. Il y a là de grandes pêcheries que l'on peut développer sur la côte. Prenant en considération toutes ces choses, vous allez augmenter considérablement le territoire de la province de Québec d'une étendue qui sera habitée et qui aura une influence sur la loi d'unité de représentation en tant qu'elle sera appliquée aux petites provinces. Comme je l'ai dit, je ne désire pas parler au préjudice de la province de Québec. Il est malheureux que lorsque des députés des autres provinces parlent en faveur de leur province, quelques députés sensibles à l'excès de la province de Québec, pensent que leur province est attaquée.

On remarquera que je discute cette question au point de vue de l'est. Je regarde plus loin que notre temps, lorsque par suite de la croissance de l'Ouest, la représentation de cette région sera considérablement

augmentée. Aussi, en vue de conserver l'équilibre entre l'est et l'ouest, il est important que la représentation des Provinces maritimes ne tombe pas au-dessous du nombre qu'elle a aujourd'hui. En résumé, je suis en faveur de cette résolution pour les raisons que j'ai données, mais je dis au Gouvernement qu'il n'agit pas équitablement envers les Provinces maritimes lorsqu'il ne leur donne pas quelque compensation pour contre-balancer la grande augmentation de richesse matérielle qu'il donne aux trois grandes provinces que j'ai citées.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois déclarer que les observations que j'ai faites m'ont conduit à une conclusion complètement différente de la suggestion faite par mon honorable ami, le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) qui, lui, dit qu'il aurait mieux valu ne pas tenter de résoudre cette question. Rien n'est plus capable de produire des contrariétés entre voisins que ces questions de limites. A l'heure actuelle, je le dis à regret, nos relations avec Terre-Neuve, au sujet des frontières ne sont pas aussi satisfaisantes qu'elles devraient l'être. J'ai déclaré cet après-midi que nous avions décidé un arbitrage pour déterminer les limites entre Terre-Neuve et le Canada, la province de Québec représentant le Canada dans cette affaire. Cette démarche est devenue nécessaire parce que Terre-Neuve a accordé des concessions dans une partie de territoire contesté, empiétant ainsi sur les droits de Québec. Une poursuite a été faite dans la province de Québec pour attester la légalité des concessions données par Terre-Neuve. Plutôt que de laisser un procès particulier se poursuivre, en permettant aux parties détenant leurs droits d'un gouvernement ou d'un autre se présentant devant les tribunaux avec leurs réclamations, nous avons demandé au gouvernement de Terre-Neuve d'établir un arbitrage pour fixer les frontières. Il est absolument désirable que nous fassions disparaître cette question controversée, en vue de la possibilité qui, je l'espère, sera réalisée un jour, d'étudier la question de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération afin d'en arriver à une décision pratique. Je suis certain d'être l'écho des sentiments de tout Canadien quand je dis que si l'heure vient où la population de Terre-Neuve désire faire partie de la Confédération, nous lui ferons l'accueil le plus cordial. Quand ce temps viendra, et j'espère qu'il viendra, il y aura une quantité de questions à régler, questions de finance. questions d'éducation et beaucoup d'autres. Alors, ce sera préférable que la question des frontières ait été réglée par une décision arbitrale. En conséquence, je ne peux pas être d'accord avec le chef de l'opposition . . .

M. R. L. BORDEN : Le très honorable premier ministre ne m'a certainement pas compris. Je n'ai pas fait la moindre objection au règlement de la frontière. C'est d'une question tout à fait différente dont j'ai parlé.

Sir WILFRID LAURIER : De quoi s'agissait-il donc alors? J'avoue n'avoir pas compris.

M. R. L. BORDEN : J'ai dit que cela pourrait être d'un certain intérêt pour Terre-Neuve d'entrer dans la Confédération si quelque portion de ce territoire était laissée à l'administration de cette province.

Sir WILFRID LAURIER : Mais ce qui serait un attrait pour un membre de la confédération serait le contraire pour un autre. La province de Québec pourrait avoir quelque chose à dire à ce sujet. Quoi qu'il en soit, il est préférable à tous les points de vue que les réclamations de Québec et de Terre-Neuve soient réglées de façon à ce qu'aucune des parties n'ait de doute à ce sujet.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce au sujet des frontières actuelles ou de la possession de la province de Québec que la discussion doit être arrangée? Ou s'agit-il de la délimitation de toute la frontière entre Terre-Neuve et le Canada?

Sir WILFRID LAURIER: C'est au sujet de toute la frontière.

L'hon. M. FOSTER : Pas simplement de Québec?

Sir WILFRID LAURIER : Non, mais mon honorable ami se souvient que la partie inférieure du territoire appartient à Québec et la partie supérieure au Canada, de sorte que Québec et le Canada sont tous deux intéressés. Dans une question de ce genre, le Canada aurait le droit de domaine éminent et pourrait en disposer avec le consentement de la province de Québec. Mais comme Québec serait partie à la dispute, elle aurait l'occasion d'agir de son mieux pour défendre ses propres intérêts.

Mon honorable ami de Macdonald (M. Staples) dit que nous aurions dû présenter un bill sous une forme concrète, mais si nous avions présenté un bill et s'il avait même été adopté par le roi, les lords et les Communes, ou comme nous disons, le Gouverneur général, le Sénat et la Chambre des communes, personne n'aurait été lié davantage par cette résolution. Un bill adopté par le Parlement sur cette question ne lierait pas le Manitoba. Nous devons obtenir le consentement du Manitoba pour tout ce que nous pouvons faire ici en vue de rendre la loi effective. Nous proposons d'établir certaines limites pour la province de Manitoba. Cela peut ou cela ne peut pas être satisfaisant pour cette province ; si cette province n'accepte pas le bill, le bill est nul et non avenu.

M. STAPLES : Alors, pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas commencé des négociations il y a quatre mois avec le gouver-

nement de Manitoba en vue d'arriver à cette conclusion ?

Sir WILFRID LAURIER : Mais nous avons fait une grande quantité de choses dans les derniers quatre mois, et je dois avouer que j'ai été pris à l'improviste quand j'ai vu le dernier mémoire de la province de Manitoba déclarant qu'elle ne voulait plus de ce que nous avions cru être son désir. Il était entendu que la province de Manitoba réclamait et qu'il lui serait donné des terres au lieu d'argent, mais actuellement, elle demande une compensation en argent. Il fallait examiner cette proposition, et elle a nécessité une grande somme de travail. Nous avons dû retourner en arrière dans l'histoire complète des transactions financières du gouvernement fédéral avec le gouvernement de Manitoba, et elles sont assez volumineuses. Je crois que depuis que le Manitoba fait partie de la Confédération, les conditions financières de la province ont été modifiées sept ou huit fois. Ainsi, nous avions à faire un ouvrage assez pressé en vue d'arriver à une conclusion. Je trouve qu'en 1870, en 1873, en 1876, en 1879, en 1882, en 1884 et en 1885, les ententes financières de Manitoba ont été modifiées et qu'à chacune de ces occasions le Manitoba reçut de meilleures conditions. Nous devions étudier toutes ces questions de façon à savoir si la proposition actuelle du Manitoba pouvait être accordée.

Finalement, nous en sommes venus à la conclusion que le mieux à faire était de négocier avec le Manitoba. Comme le dépôt d'un projet de loi fût resté sans résultat, nous avons pris la détermination la plus sage en appelant de cette manière l'attention sur les réclamations de la province et en demandant ce qu'il convient de faire. Nous devrons tenir compte de ces réclamations et, comme nous l'espérons, y faire droit. Cela accompli, le moment sera venu de déposer un projet de loi.

Mais l'attitude des représentants des Provinces maritimes donne une tournure nouvelle à la discussion. Au dire de mon honorable ami de King-et-Albert (M. Fowler), notre attitude est injuste envers les Provinces maritimes, parce que c'est le Dominion qui paya de ses deniers les territoires acquis dans la région de la baie d'Hudson en 1869 ; et si nous nous dessaisissons de ces territoires, nous devrons accorder un dédommagement quelconque aux Provinces maritimes. La question n'est pas nouvelle, elle a déjà été soulevée sans avoir jamais été résolue dans le sens que désire l'honorable député. Ces territoires furent acquis en 1869, et l'année suivante le Parlement du Canada y taillait un domaine pour la province du Manitoba. Mais les Provinces maritimes ne demandèrent pas de dédommagement.

Plus tard, nous avons procédé de la même manière, quand il s'est agi d'assigner une partie de ces territoires aux nouvelles provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan.

M. FOWLER : Le premier ministre ne voit-il pas de différence entre la conversion de ce territoire en une nouvelle province et sa cession aux provinces faisant partie de la Confédération à l'époque où la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick y entrèrent ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député pense-t-il qu'il existe la moindre différence ? C'est le système fédératif qui prévaut au Canada. Nous nous sommes constamment inspirés de l'idée que le pays doit se composer de provinces. C'est la même pensée qui prédomine aux Etats-Unis. La république voisine a acheté à la France la Louisiane et à d'autres nations des territoires qu'elle n'a jamais cessé de s'efforcer d'ériger en des états qui font aujourd'hui partie de l'Union américaine. Notre but est le même.

Pour ma part, je regrette que les conditions climatériques de ce nouveau territoire soient telles qu'il n'est pas possible d'y créer de nouvelles provinces. Je serais heureux de voir l'établissement de provinces nouvelles sur les bords de la baie d'Hudson, dans la région du Mackenzie et le territoire de l'Ungava. Quelque ardent désir que j'en aie, il saute aux yeux que pareille chose est impossible. Il ne se trouvera pas un seul représentant des Provinces maritimes j'en suis sûr, pour soutenir que nous pourrions établir de nouvelles provinces dans ces régions-là.

Donc, puisqu'il n'est pas possible de créer de nouvelles provinces dans ces territoires, ne semble-t-il pas à l'honorable député que le mieux à faire soit de les annexer aux provinces déjà établies ? Cette conclusion s'impose. Notre ambition ne saurait être d'avoir des provinces à une extrémité du pays et, à l'autre, d'immenses territoires non organisés. Le but auquel nous devons viser n'est-il pas que chaque parcelle du territoire canadien soit finalement assujétie à l'organisation provinciale ? C'est le but que les Etats-Unis ont poursuivi jusqu'à ce jour et, si je ne me trompe, il ne leur reste plus de territoire qui ne soit érigé en état.

M. FOWLER : N'est-il pas vrai que pour ériger un territoire en état, les Etats-Unis ont attendu qu'il s'y trouvât une population suffisante ? Ils n'ont pas annexé de territoire aux états déjà constitués, mais quand un territoire comptait une population suffisante, ils l'érigeaient en état.

Sir WILIRID LAURIER : Aux Etats-Unis, les circonstances ont permis qu'il en fût ainsi. Si les conditions étaient les mêmes au Canada, nous érigerions de nouvelles provinces. L'Oklahoma est le dernier des états admis dans l'Union américaine. Je crois que les Etats-Unis n'ont

plus de territoire à ériger en état. Si nous étions dans les mêmes conditions qu'eux, nous suivrions leur exemple.

M. FOWLER : Il leur reste encore l'Alaska.

Sir WILFRID LAURIER : Oui, comme il nous reste le Yukon ; mais je ne serais guère disposé à ériger ce territoire en province : mieux vaudrait, je crois, l'annexer à la Colombie-Anglaise. En outre, le sol et le climat du Yukon ne me paraissent pas de nature à motiver l'érection de ce territoire en province. Tel est du moins mon sentiment.

Puisque les territoires qui nous restent ne sont pas susceptibles d'être convertis en provinces, nous devons donc les placer sous la surveillance et la juridiction de celles des provinces auxquelles leur situation géographique les rattache. C'est à ce point de vue-là que nous nous plaçons en ce moment. Quoi de plus légitime que d'annexer à l'Ontario le territoire qui se trouve au nord de cette province ? L'intérêt du pays n'exige-t-il pas que la gestion de ce territoire soit assignée à la province d'Ontario ? Cela étant, l'honorable député ne saurait trouver d'inconvénient à la mise à effet de cette résolution.

Pour ce qui est de la représentation . . .

M. FOWLER : Avant que le premier ministre passe à une autre partie de son sujet, je le prierai de dire un mot du dédommagement à accorder aux provinces.

Sir WILFRID LAURIER : Pour moi, cette allégation ne vaut pas ; c'est aussi ce qu'ont pensé les auteurs de la Confédération et les législateurs qui, en 1870, établirent la province du Manitoba. En outre, je ne crois pas que ce territoire ait été ajouté au domaine national pour être réparti entre les diverses provinces qui constituaient alors la Confédération canadienne. Il faut envisager les choses telles qu'elles sont.

A l'époque de leur fédération, les anciennes provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick conservèrent leur domaine provincial et la gestion de leurs terres publiques. A cela, rien n'a été changé depuis. Lorsque vint le moment de créer des provinces dans la région des prairies, la question de l'immigration se posa avec toute son importance, et de 1870 à 1895, le Parlement fédéral n'a jamais cessé de penser que pour assurer le mouvement de l'immigration, il devait se réserver la gestion des terres publiques dans les limites de ces provinces. Quant aux anciennes provinces, nous leur avions laissé la gestion des terres publiques annexées à leur domaine. Le territoire aujourd'hui encore inhabité fut annexé aux provinces à différents temps : certaines parties en furent assignées aux provinces d'Ontario et de Québec, et d'autres au Manitoba. Mais si, persistant dans cette attitude, nous devions annexer au Manitoba, à la Saskatchewan et à l'Alberta la partie septentrionale de cette région, je n'hésiterais pas du tout à leur céder ces terres, estimant que notre régime d'immigration n'en souffrirait aucunement. Voilà pourquoi je ne trouve aucune raison d'être à l'objection de mon honorable ami.

Autrement importante et pratique est la question de la représentation. Toutefois, je ne vois pas qu'elle offre de danger immédiat. L'honorable député (M. Fowler) disait tantôt que les Provinces maritimes ont vu diminuer le nombre de leurs représentants en cette Chambre. Ce fait, que nous déplorons tous, ne résulte ni de l'intervention du Parlement ni de l'agrandissement du territoire de la province de Québec. C'est au développement du Nord-Ouest que les Provinces maritimes doivent attribuer la perte d'un certain nombre de leurs représentants. Sans le développement du Nord-Ouest, il est probable que le nombre des représentants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick serait encore ce qu'il était autrefois. Mais si les représentants des Provinces maritimes ont de graves raisons de déplorer le changement des conditions, ils ne devraient pas s'en prendre uniquement à ce projet de résolution, mais poser la question, beaucoup plus vaste, de savoir si, étant donnée la grandeur du développement qui se manifeste dans l'Ouest, il n'y aurait pas lieu de modifier la base de la représentation.

M. R. L. BORDEN : Que le premier ministre me permette de lui faire une question. Prétend-il que c'est le développement du Nord-Ouest qui est la cause réelle de la diminution des représentants des Provinces maritimes ?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est lui qui, lors du dernier recensement, empêcha le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse de conserver le nombre de leurs représentants.

Sir WILFRID LAURIER : Voici la question que j'ai à poser aux honorables députés de Toronto-nord et de King-et-Albert : si nous avions, lors du dernier recensement, mis de côté la population entière du Manitoba et du Nord-Ouest, la diminution du nombre des représentants du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse n'eût-elle pas été moins sensible ? Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je me rappelle que l'honorable député a étudié la question à fond dans le temps et qu'il en est venu à la conclusion que l'élimination de la population du Nord-Ouest aurait eu pour effet de rendre plus considérable qu'il est aujourd'hui le nombre des représentants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

Mais, à titre de représentant de la province de Québec, je n'ai que ceci à dire: à l'époque de la Confédération, Québec fut désignée comme la province pivotale sur laquelle devait reposer la représentation du

Canada entier. Cet arrangement ne confère aucun avantage à la province de Québec, mais s'il nous laisse tout à fait indifférents et s'il est d'une grande importance pour les provinces maritimes, je ne serais pas opposé à l'adoption d'un autre mode de représentation. J'attache un grand prix à ce que nulle province ne puisse croire qu'une injustice a été commise à son égard. Le mode de représentation adopté à l'époque de la confédération était considéré comme juste et équitable, et rien ne serait plus fatal à la Confédération elle-même que l'existence d'un tel sentiment ; et si nous sommes en état de le faire disparaître, il n'y a pas de raison pour que nous ne le fassions pas en temps opportun.

Je ferai observer à l'honorable député de King-et-Albert (M. Fowler) qu'il attache trop d'importance à l'agrandissement du territoire de la province de Québec, en 1896, et qu'il attache également trop d'importance à celui que nous projetons aujourd'hui de faire à cette province. Il sait pourtant qu'il ne se trouve pas un seul électeur dans le territoire en question. Il se peut qu'il en contienne un certain nombre lors du prochain recensement. S'il est vrai, comme le suppose l'honorable ministre de la Justice, que la frontière de la province de Québec soit la ligne de déversement des eaux, il est probable que la construction du Grand-Tronc-Pacifique attirera une certaine population qui pourra affecter tant soit peu, mais non sensiblement, l'unité de représentation ; je ne crois pas cependant que cette annexion apporte de changement au prochain recensement, mais il est possible qu'elle fasse sentir ses effets plus tard.

Je crains fort qu'il se passe bien des générations avant que nous devions tenir compte de la population de l'Ungava dans la fixation de l'unité de représentation. J'aimerais toutefois qu'il en fût autrement; je serais bien aise de pouvoir dire à la Chambre que j'entrevois le jour où l'Ungava comprendra une population nombreuse ; car le jour où nous aurions cette population, je n'hésiterais pas à conseiller à mes compatriotes de la province de Québec de modifier le mode de représentation de manière à contenter les autres provinces. Dans le cas qui nous occupe, je ne crois pas que les circonstances soient de nature à motiver l'amendement qui a trait à une éventualité trop problématique. En outre, il n'y a pas lieu de surcharger de conditions le projet de résolution dont la Chambre est saisi. Les conditions, on devra les déterminer plus tard. J'appelle l'attention de la Chambre sur la clarté du paragraphe suivant de la résolution :

> Il y a lieu, la législature de la province de Québec y consentant, d'étendre les limites de ladite province d'après telles conditions qui pourront être arrêtées entre ladite législature et le Parlement.

Sir WILFRID LAURIER.

Ce texte prévoit tout, jusqu'au cas qui nous occupe en ce moment. Si le Gouvernement juge à propos, à la prochaine session, de saisir le Parlement d'une résolution formelle par laquelle la législature de Québec offrirait de se prévaloir de cette résolution-ci, et que, la gauche, ne la trouvant pas suffisante, les membres de la gauche demandassent l'institution d'un nouveau mode de représentation, il nous serait alors loisible de ne pas adopter la résolution de la législature de Québec. Je ne vois donc pas qu'il y ait lieu d'insérer dans le projet de résolution l'amendement déposé par l'honorable député de Colchester.

M. J. J. HUGHES (King) (I.P.-E.) : Monsieur l'Orateur, il s'agit en ce moment d'une question importante, sans doute, d'une question que le Gouvernement n'est pas sans avoir quelque peu étudié. Les membres du Parlement n'ont pas eu l'avantage d'en pouvoir faire autant et, en tant que représentant des Provinces maritimes, j'hésiterais à voter pour la résolution si le premier ministre, le ministre des Finances et d'autres membres du cabinet n'avaient déclaré que lorsque le Parlement sera de nouveau saisi de la question, à une autre session, il nous sera tout aussi loisible qu'aujourd'hui d'en discuter les détails, de la modifier, de l'adopter ou de la rejeter en entier, et qu'au nombre de ces détails se trouvera la question de la représentation des petites provinces.

Certain membre du Gouvernement, le ministre des Finances, si je ne me trompe, a donné à entendre que l'on pourrait peut-être en arriver à une solution satisfaisante du problème de la représentation des petites provinces en établissant l'unité de représentation d'après la population dans les limites assignées à la province de Québec à l'époque de la confédération. Ce serait là un moyen d'assurer aux Provinces maritimes un nombre raisonnable de représentants, car il y a lieu de craindre que l'agrandissement du territoire de la province de Québec amène une diminution sensible du nombre de nos représentants. Une mesure dans ce sens aurait peut-être pour effet de sauver la situation, mais il me semble qu'elle entraînerait d'assez grandes complications ; aussi quand la question sera mise à l'étude, aimerais-je beaucoup mieux que l'on suivît l'exemple de l'Australie en faisant déterminer par la loi le nombre minimum des représentants de chaque province ; autrement, on devrait poser comme condition que le nombre des représentants des Provinces ne soit jamais inférieur à ce qu'il était à l'époque de la confédération. L'insertion dans la constitution d'une disposition dans ce sens ne saurait être préjudiciable à aucune province non plus qu'à aucun de ses habitants ; les grandes provinces n'y verraient pas d'inconvénient et les Provinces maritimes s'en contenteraient

assurément sans compter qu'en pareil cas le nombre de leurs représentants ne serait jamais exécutif.

Je suis persuadé que la confédération ne se serait jamais formée si ceux qui en jetèrent les bases avaient pu prévoir qu'un jour viendrait où les petites provinces n'auraient pour ainsi dire plus voix aux conseils de la nation. Mais comme le premier ministre a formellement déclaré que l'amendement proposé par l'honorable député de Colchester (M. Stanfield) et appuyé par mon honorable ami de Queen (M. McLean) n'est d'aucune utilité en ce moment, et que lorsque le moment sera venu, à une autre session, d'étudier définitivement la question, il nous sera tout aussi loisible qu'aujourd'hui d'entrer dans tous les détails et de nous occuper tout particulièrement de la représentation, je ne vois pas qu'il y ait lieu d'insérer cet amendement. Voilà pourquoi j'y opposerai mon vote.

M. E. M. MACDONALD (Pictou) : Monsieur l'Orateur, si la Chambre me le permet, je ferai quelques observations. Sans vouloir discuter longuement les avancés de l'honorable député de King-et-Albert (M. Fowler), je tiens à dire que je les ai écoutés attentivement ; mais au point de vue légal ou constitutionnel, je ne vois pas que mon honorable ami ait réussi à convaincre un seul de ses collègues de la Chambre que du fait de l'agrandissement du territoire d'une province, il s'ensuit que les autres ont droit à un dédommagement. Il me semble qu'une proposition tendant à l'établissement d'une nouvelle province conférerait aux anciennes autant de droits que l'agrandissement du territoire de l'une quelconque des provinces déjà établies, et jamais, que je sache, pareils droits n'ont été revendiqués dans le premier cas.

Si j'ai pris la parole, ce n'est pas tant pour discuter ce point-là que faire bonne justice de l'amendement déposé par l'honorable député de Colchester (M. Stanfield). Je dois dire tout d'abord que cet amendement est tout à fait étranger aux questions qu'implique le projet de résolution dont la Chambre est saisie ; absolument futile, il ne saurait être d'aucun effet. L'amendement que l'honorable député demande à faire insérer dans le projet de résolution, ni le Gouvernement fédéral ni aucun gouvernement provincial ne saurait lui attribuer la moindre valeur, et considérer comme restreignant leurs pouvoirs ou conférant aux provinces de nouveaux droits en matière de représentation.

Quant à la représentation des Provinces maritimes au Parlement, elle ne dépend pas de quelque conférence qui pourrait avoir lieu entre le Gouvernement fédéral et les gouvernement provinciaux du Manitoba, d'Ontario et de Québec ; elle dépend nécessairement de mesures législatives à être établies par le Parlement impérial. Si, comme nous y comptons, cette résolution a pour effet d'amener l'agrandissement du teritoire du Manitoba, d'Ontario et de Québec, les petites provinces se trouveront dans une situation dont le Parlement fédéral devra tenir compte ; les circonstances nouvelles lui imposeront l'obligation de prier le gouvernement impérial d'augmenter le nombre des représentants des Provinces maritimes.

M. CROCKET : L'honorable député prétend-il que la représentation des provinces dépend entièrement du parlement impérial? Dans ce cas, que doit-il penser du premier ministre qui a dit que lorsque cette mesure législative sera soumise à la Chambre, elle sera accompagnée de conditions arrêtées et convenues entre le Parlement fédéral et les provinces, conditions qui porteront sur la représentation aussi bien que sur les autres questions, et que c'est pour cette raison que l'amendement de l'honorable député de Colchester n'a pas de raison d'être ?

M. MACDONALD : Je ne sache pas que le premier ministre se soit prononcé sur ce point. Il va sans dire que cette conférence pourrait amener des conditions susceptibles d'engager le parlement fédéral à prier le parlement impérial de légiférer en matière de représentation ; mais l'honorable député sait fort bien que toute conférence entre les provinces et le gouvernement fédéral ne saurait rien changer à notre représentation.

M. CROCKET : Je suis de l'avis de l'honorable député. mais il contredit le premier ministre qui prétend que lorsque le Parlement s'occupera de la question, il fera une répartition nouvelle de la représentation.

M. MACDONALD : Ce n'est pas ainsi que j'ai compris le premier ministre, et je sus sûr que tel n'est pas le sens que l'honorable député (M. Crocket) attribue à ses paroles.

M. CROCKET : Je n'ai pas compris autre chose.

M. LENNOX : Nous non plus.

M. MACDONALD . Je le regrette, car le premier ministre ne m'a pas semblé faire de déclaration dans ce sens. Il ne peut y avoir aucun doute sur le principe constitutionnel que le parlement impérial seul peut augmenter le nombre des représentants d'une province quelconque de la Confédération ; il n'y a aucun doute non plus que le parlement impérial se rendrait à une demande du parlement fédéral.

L'hon. M. FOSTER : Très bien.

M. MACDONALD : Mais cette question est tout à fait étrangère à celle qui nous occupe en ce moment, et on voit aisément que l'amendement porte à faux.

M. LENNOX : Pas tout à fait.

M. MACDONALD : Mon honorable ami (M. Lennox) sait comme moi que la repré-

sentation de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard ne peut être affectée en aucune manière par ce qu'il plaira aux gouvernements provinciaux du Manitoba, d'Ontario ou de Québec de dire ou de faire, et que ce Parlement seul, au moyen d'une adresse au parlement impérial, a qualité pour décider cette question.

Quant à cette prétention que la représentation des Provinces maritimes a été préjudiciablement affectée par l'élévation de l'unité dans la province de Québec, je crois qu'on peut aisément se rendre compte que la diminution subie par la représentation des Provinces maritimes en 1901 fut le résultat, non pas de l'élévation de l'unité de représentation dans la province de Québec, mais de l'accroissement formidable de la population de l'Ouest. A la suite de la répartition qu'il a fallu faire en vertu du paragraphe 4 de l'article 51, la représentation des Provinces maritimes fut diminuée par suite de l'accroisement de la population de l'Ouest.

M. DANIEL : N'est-il pas vrai que l'élévation de l'unité de représentation provenant de l'accroissement de la population de Québec a été aussi un facteur important du décroissement du nombre des nos représentants ?

M. MACDONALD : Au sens de la loi, il faut le concours de ces deux circonstances pour que la représentation d'une province soit diminuée.

M. DANIEL. Vous ne mentionnez que l'augmentation de la population de l'Ouest.

M. MACDONALD : Je cherchais à établir que cette prétention que l'élévation de l'unité de représentation dans la province de Québec doit nécessairement amener la diminution du nombre des représentants des autres provinces n'est pas absolument exacte, car, ajouté à cela, il faut qu'il y ait aussi une augmentation énorme de la population de l'Ouest de manière à déterminer une diminution relative de celle des autres.

L'hon. M. LEMIEUX : En réalité, l'accroissement de la population de la province de Québec s'est produit dans les anciennes limites de cete province, et non dans le territoire annexé depuis la Confédération. L'honorable député de Beauharnois l'admettra comme moi.

L'hon. M. HAGGART : Chacun sait cela.

M. MACDONALD : Ce que vient de dire le ministre des Postes est absolument exact. La population de la province de Québec s'est accrue, et l'unité de représentation s'est trouvée plus élevé, mais cela n'est pas dû à l'agrandissement du territoire de la province ; c'est dû entièrement à des causes naturelles. (Approbations.)

En discutant cette question, il faut tenir compte du fait que la diminution survenue dans la représentation en 1901 ne provient pas exclusivement de l'accroissement de la population de la province de Québec, et que l'augmentation anormale de la population de l'Ouest fut aussi un facteur important de cette diminution de la représentation.

Si j'interprète fidèlement la décision du tribunal au sujet du sens qu'il convient de donner à l'article 51 de la loi sur l'Amérique britannique du Nord, la population du Canada, pour les fins de la supputation prévue au paragraphe 4, ne doit pas comprendre uniquement celle des quatre premières provinces, mais aussi celle des provinces qui font actuellement partie de la Confédération, et la population ne doit pas être comprise dans ce calcul. Il en résultera que l'annexion de territoires aux provinces du Manitoba et d'Ontario dans le prochain calcul, qui se fera en 1911, la population du Canada, pour les fins de ce calcul, se trouvera augmentée du nombre d'habitants que contiendra le territoire ainsi annexé aux provinces.

Dans cette mesure, la représentation des petites provinces se trouvera affectée. Je considère que lorsque ce temps sera venu, la Chambre, en toute justice, devra tenir compte de ces circonstances et demander au parlement impérial de répartir sur de nouvelles bases la représentation du pays tout entier. Mais cette question n'est pas de celles qu'il nous appartient de trancher au moyen d'une conférence. Lorsqu'il sera déposé un projet de loi fondé sur les délibérations de cette conférence, c'est à ce Parlement seul qu'il appartiendra de régler la question en tenant compte des conditions nouvelles résultant de l'agrandissement territorial de ces trois provinces.

Je considère que cet amendement n'a pas sa raison d'être, puisqu'il porte "que l'extention des limites prévue par ces résolutions devrait être accompagnée de conditions que l'empêchent d'affecter d'une manière préjudiciable la représentation d'une province quelconque du Canada." A l'heure actuelle on ne doit pas demander au Parlement de prendre une telle décision, parce que rien de ce que fera la conférence ne peut affecter directement la représentation. Je considère que les droits de toute la province à cet égard sont amplement protégés par le sous-amendement que je propose, parce qu'il porte sur les conditions présentes et que le Parlement ne doit pas s'écarter des principes constitutionnels. J'ai donc l'honeur de proposer à titre de sous-amendement :

Que dans toute mesure législative qui sera adoptée pour mettre en vigueur les résolutions qui précèdent, rien ne puisse affecter d'une manière nuisible la représentation d'aûcune province en cette Chambre.

Je propose cette résolution parce que je considère que la Chambre doit faire savoir au Parlement qui aura plus tard à légiférer en se fondant sur les délibérations de cette

conférence ce qu'elle pense de la question de la diminution de la représentation; et nous donnons à la question sa seule solution logique en ne reconnaissant qu'au Parlement le droit de la régler. Je considère aussi que nous, les représentants des petites provinces du Canada, pouvons raisonnablement nous attendre à ce que le Parlement lorsqu'il sera appelé à régler définitivement cette question, tiendra compte des conditions nouvelles résultant du développement merveilleux du Nord-Ouest que n'avaient pas prévu les auteurs de la Confédération, et qui affectent nécessairement la représentation en général. En 1911, le moment sera venu d'effectuer une répartition nouvelle de la représentation afin qu'après le prochain recensement, justice soit rendue aux petites provinces.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Monsieur l'Orateur, à titre de représentant de la province d'Ontario, je tiens à dire que si les résolutions dont la Chambre est présentement saisie ne donnent pas à cette province tout le territoire auquel elle prétend avoir droit, elle acceptera néanmoins ce territoire avec toutes les responsabilités qui s'y rattachent. Ontario ne croit pas que la civilisation ait atteint la limite extrême vers le nord ; cette province estime qu'il y a là une grande et riche région, et pendant que les autres provinces se contentent d'en parler, celle d'Ontario construit un chemin de fer à la baie d'Hudson, et nous comptons avoir bientôt un port sur cette mer intérieure. La province d'Ontario assume toutes ces responsabilités et compte créer un Nouvel-Ontario du nord dans le territoire annexé. Je serais heureux de voir les autres provinces suivre cet exemple. Le Manitoba va voir ses limites se reculer jusqu'à la baie d'Hudson, et tout me porte à croire que cette province s'efforcera de hâter le développement du territoire qui va lui être annexé.

Pour ce qui est de la question de la représentation, c'est avec plaisir que j'ai entendu le premier ministre affirmer aujourd'hui ce que je soutiens depuis longtemps en cette Chambre, savoir : que la loi sur l'Amérique britannique du Nord n'est pas chose tellement sacrée que le Parlement ne puisse y apporter la moindre modification ; or, si l'on établit que les petites provinces n'ont pas la représentation à laquelle elles crient avoir légitimement droit, je me plais à croire que le Parlement, que ma province et toutes les provinces du Canada seront assez éclairés pour reviser la Constitution et donner aux petites provinces un nombre suffisant de représentants. Comme on l'a dit aujourd'hui, je conviens que dans l'intérêt de la justice et de la bonne entente, on devrait faire en sorte que le nombre des représentants des Provinces maritimes à la Chambre des communes ne fût jamais inférieur à ce qu'il était à l'époque où elles entrèrent dans la confédération. Nous avons tous assez d'élévation d'esprit pour envisager la question à ce point de vue-là.

J'aimerais que la Chambre adoptât l'amendement de l'honorable député de Colchester (M. Stanfield), qui n'est qu'un simple développement de la proposition formulée par le Gouvernement. En le considérant à ce point de vue, nous aurons une expression d'opinion représentant le sentiment unanime de la Chambre. Quant au sous-amendement, il est presque semblable à l'amendement ; par conséquent, si nous pouvions avoir une résolution susceptible de concilier tous les intérêts qui se manifestent en cette Chambre, la question serait bien près d'être résolue. Quant aux régions septentrionales de notre pays, nous ne savons pas ce qu'elles renferment ; mais la province d'Ontario fera tout en son pouvoir pour développer la partie qui lui en sera assignée. Comme on l'a fait observer, la baie d'Hudson est appelée à devenir un facteur important du développement de notre pays. Je me plais à espérer que dans un avenir prochain des voies ferrées relieront l'Ontario et le Nord-Ouest à la baie d'Hudson et que la région située au sud de cette grande mer intérieure sera livrée à la colonisation et au développement, que les pêcheries, les mines et les autres industries de cette région seront autant de sources de richesse nationale.

Je termine en invitant encore une fois la Chambre à rechercher quelque moyen de faire agréer la résolution à l'unanimité et de répondre ainsi aux vœux de toutes les parties du pays.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, le sous-amendement ne me paraît pas très acceptable en ce qu'il n'est pas précédé des mots qui en feraient un amendement à la résolution principale. Quoi qu'il en soit, c'est là un détail que l'honorable député devra régler avec M. l'Orateur. Le Gouvernement se propose-t-il d'agréer ce sous-amendement?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Je dois faire observer tout d'abord que je ne vois aucune différence entre le sens du sous-amendement et celui de l'amendement déposé par mon honorable collègue de Colchester. Au cours de ses remarques, le premier ministre a formellement déclaré qu'il ne pouvait agréer l'amendement de mon honorable ami de Colchester parce que la résolution, en son texte actuel, renvoie à plus tard l'étude des conditions et qu'il n'y a pas lieu de restreindre la résolution d'aucune manière.

Or, voici que l'on propose d'ajouter à la résolution un paragraphe tellement semblable à l'amendement que M. l'Orateur devra décider s'il convient de l'accepter à titre de sous-amendement, un paragraphe qui tend absolument au même but que l'amendement: le premier ministre, oubliant sa déclaration, s'empresse de l'agréer. La seule raison

réelle de cette attitude, c'est que l'amendement est déposé par mon honorable collègue de Colchester (M. Stanfield), tandis que c'est l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) qui propose le sous-amendement. S'il existe quelque autre raison, je serais bien aise de la connaître. Reportons-nous un instant à ces deux amendements. Le premier est ainsi conçu :

Que le projet de résolution soit modifié en y ajoutant le paragraphe qui suit:

Il est en outre résolu que l'extension des limites prévue par cette résolution devrait être accompagnée de conditions qui l'empêchent d'affecter d'une manière préjudiciable la représentation d'aucune province au Parlement.

Cet amendement est dangereux, le Gouvernement ne saurait l'agréer. Il tend à restreindre la portée de la résolution, et celle-ci doit laisser au Parlement toute sa liberté d'action à une autre session. Voici maintenant le texte du sous-amendement que l'on juge acceptable :

Que tous les mots de l'amendement après le mot " résolu " soient retranchés et remplacés par les suivants:

Que dans toute mesure législative qui sera adoptée pour mettre en vigueur les résolutions qui précèdent, rien ne puisse affecter d'une manière nuisible la représentation d'aucune province en cette Chambre.

C'est donc bonnet blanc et blanc bonnet ; le premier ministre ne peut accepter l'un, mais agrée volontiers l'autre.

Quant à l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), je ne crois pas qu'il ait donné une idée très juste de la situation en disant que la diminution du nombre des représentants d'une province est basée sur les résultats du recensement décennal. Voici ce qui arrive. On obtient tout d'abord l'unité de représentation en divisant le chiffre de la population de Québec par le nombre de ses représentants, c'est-à-dire par 65 ; puis on applique l'unité de représentation aux autres provinces en se fondant sur les résultats du même recensement. Il se peut qu'à la suite de l'application de l'unité de représentation certaine province voie diminuer le nombre de ses représentants. Or, il y a plus que cela à faire : il faut prévenir la diminution de la représentation de cette province. Reportons-nous au paragraphe 4 de l'article 51 :

Lors de chaque nouvelle répartition, nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population de la province par rapport au chiffre de la population totale du Canada à l'époque de la dernière répartition du nombre des représentants de la province, n'ait décru dans la proportion d'un vingtième ou plus.

Le paragraphe 4 ne vise donc pas uniquement la diminution du nombre des représentants d'une province quelconque, il constitue aussi une sauvegarde contre une telle réduction. Si tel n'en était pas l'objet, il n'aurait pas de raison d'être, et il suffirait de s'en tenir au paragraphe 1er. Mais la disposition dont je viens de donner lecture constitue en certains cas une mesure de protection contre la réduction provenant de l'application de l'unité de représentation. Il est oiseux de prétendre que la réduction du nombre des représentants d'une province quelconque du Canada doit s'attribuer à la cause que l'on a signalée. Cette réduction provient nécessairement de l'application de l'unité de représentation obtenue dans la province de Québec ; et ce paragraphe 4 ne tend pas à accentuer, mais plutôt, en certains cas, à prévenir une telle réduction. Tel est le sens que j'y attribue, et je crois que c'est le véritable.

Répondant à quelques brèves observations par moi faites ce matin, le premier ministre a dit que l'on pourrait s'exposer à des désagréments en ne réglant pas la question de frontière entre Terre-Neuve et la province de Québec ou toute autre partie du Canada. Je reconnais volontiers qu'il convient de faire déterminer cette frontière par un tribunal que désigneraient les deux parties concernées.

Mais mon très honorable ami semble croire que cela est contraire à ce que je disais ce matin ; il n'en est rien. Puisque nous espérons et croyons que Terre-Neuve finira par entrer dans la confédération, je cherchais à expliquer qu'il eût été prudent, tant au point de vue administratif que pour engager la colonie voisine à se joindre à nous, de réserver une certaine partie de ce territoire comme devant être annexée à Terre-Neuve et être administrée par elle après son admission comme province de l'union. Le premier ministre ne trouve pas ce moyen pratique, sous prétexte qu'il pourrait susciter du mécontentement dans la province de Québec. Je ne vois pas comment cela pourrait être. Il a déjà donné à entendre que si ces régions étaient habitables et susceptibles d'avoir plus tard une forte population, il eût été disposé à en faire une nouvelle province.

Si la province de Québec consentait, comme nous devons le supposer d'après les observations du premier ministre, à ce que ce territoire fût érigé en province distincte, je ne vois pas quelle objection elle aurait à ce qu'une partie seulement de ce territoire fût réservée pour induire Terre-Neuve à entrer dans la confédération. S'il ne devait pas y avoir de mécontentement dans un cas, je ne vois pas pourquoi nous devons supposer qu'il y en aurait dans l'autre. Je n'envisage la question qu'au point de vue de la facilité et de l'efficacité de l'administration, sans perdre de vue l'avantage qu'il y aurait d'amener la colonie sœur dans la confédération.

M. l'ORATEUR : Je mets aux voix le sous-amendement de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald.)

M. R. L. BORDEN : Je vous demande de décider, monsieur l'Orateur, s'il existe entre les deux amendements, celui de l'honorable député de Colchester (M. Stanfield) et celui de mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) une différence assez sensible pour motiver le second.

M. l'ORATEUR : Le premier amendement n'indique pas les moyens à prendre pour prévenir la réduction du nombre des représentants d'une province par suite de l'agrandissement territorial d'une autre province. Sous ce rapport, il est plutôt vague, tandis que le sous-amendement porte formellement que le projet de loi tendant à agrandir le territoire d'une province contiendra des dispositions propres à prévenir une telle réduction. La distinction est assez subtile, mais je ne suis pas préparé à dire que le sous-amendement est irrégulier.

M. R. L. BORDEN : Vous observerez que la résolution elle-même, qui tend à reculer les limites, doit servir de base à la loi ; et par conséquent, l'amendement de l'honorable député de Colchester, portant que l'agrandissement des provinces soit accompagné de conditions qui l'empêcheraient d'affecter de façon préjudiciable la représentation d'une province quelconque au Parlement. est aussi clair et précis qu'il est possible de désirer.

Sir WILFRID LAURIER : Je désire modifier le texte du deuxième alinéa de la résolution en insérant les mots " du Manitoba " entre les mots " actuelle " et aussi, de façon que le texte porte : " la limite est actuelle du Manitoba ", etc.

(Cet amendement est adopté.)

La motion, ainsi modifiée, est adoptée.

LA COMPAGNIE DE GARANTIE LA DOMINION.

M. PRINGLE propose :

Que la partie de la règle 102, relative à l'affichage des bills d'intérêt privé, et la règle 88 relative aux honoraires soient suspendues à l'égard du projet de loi (n° 211) tendant à modifier la loi de la présente session concernant la compagnie de garantie la Dominion, à responsabilité limitée.

Il s'agit ici de la modification d'une loi votée à la présente session. En pareil cas, la procédure exige le dépôt d'un nouveau projet de loi.

(Cette motion est adoptée.)

QUESTION RELATIVE AU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois): Avant que l'on passe aux affaires du Gouvernement, je demanderai au ministre des Travaux publics (l'hon. M. Pugsley) si nous pourrions avoir des exemplaires du rapport relatif au canal de la baie Georgienne. On me dit que ce rapport n'est pas encore imprimé ; s'il l'était, ce nous serait très commode. Je n'ai pas besoin de dire au ministre que les députés ne sont pas seuls à attendre ce rapport et que nombre de personnes du dehors aimeraient pouvoir s'y reporter.

L'hon. M. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Ce travail comprend un certain nombre de cartes qu'il convient de faire imprimer en même temps que le rapport, et il s'écoulera bien six semaines ou deux mois avant que le tout soit terminé. J'ai une copie à la machine du rapport que je me ferai un plaisir de déposer sur le bureau de la Chambre pour que tous ceux qui en auraient le désir puissent le consulter avant la clôture de la séance.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre ne songe-t-il pas à faire imprimer le rapport?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui ; mais l'impression des cartes prendra six semaines.

M. LANCASTER : Ne pourrait-on pas publier le rapport en attendant l'impression des cartes?

L'hon. M. PUGSLEY : Mieux vaut, je crois, que le tout soit publié en même temps.

M. BERGERON : L'adressera-t-on aux députés pendant les vacances?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, je vais donner des ordres à cet effet.

DISCUSSION GENERALE SUR LE PROJET CONCERNANT LA PRESSE CANADIENNE ASSOCIEE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 201) tendant à aider au maintien d'un service télégraphique indépendant et efficace entre la Grande-Bretagne et le Canada pour l'avantage de la presse canadienne.

L'objet de ce bill est de prolonger pendant deux ans la subvention accordée à la Presse canadienne associée. A proprement parler, ce que je dis là n'est pas d'une exactitude rigoureuse. La subvention, dont le total se chiffre à $60,000 pour les cinq ans, fut versée d'après une échelle mobile et représente une moyenne de $12,000 par année. Les promoteurs de l'entreprise ont demandé que la subvention leur fût versée pendant cinq ans de plus à raison de $12,000 par

année, le chiffre en restant le même dans des conditions différentes. Après y avoir réfléchi, nous avons cru qu'il suffirait pour le moment de donner aux promoteurs la certitude qu'une subvention de $12,000, par année leur serait accordée pendant deux ans. Dans l'intervalle, nous pourrons peut-être conclure d'autres arrangements susceptibles de donner plus de satisfaction au public en général.

A tout prendre, ce service, s'il n'a pas été absolument irréprochable, s'est effectué d'une façon assez satisfaisante. Quoi qu'il en soit, nous avons cru, après mûre délibération, devoir inviter le Parlement à accorder cette subvention pendant deux ans.

L'hon. M. FOSTER : Qu'a-t-on fait?

L'hon. M. FIELDING : Je puis dire à l'honorable député (M. Foster) ce que nous avons payé, mais c'est à peu près tout ce que je pourrais lui apprendre.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre n'a-t-il pas de rapport sur ce sujet?

L'hon. M. FIELDING : J'ai reçu une lettre de M. J. Ross Robertson, président de la Presse canadienne associée; si l'honorable député y tient, j'en donnerai lecture. Lorsque la députation vint me demander de renouveler la subvention, je la priai de formuler sa demande par écrit. Voici donc la lettre que j'ai reçu en réponse ; bien qu'elle porte l'indication "personnelle", il est impossible qu'elle ne soit pas destinée à être portée à la connaissance du public:

Toronto, 18 février 1908.

A l'honorable W. S. Fielding,
Ministre des Finances,
Palais législatif,
Ottawa (Canada).

Cher monsieur,—Conformément à la demande que vous avez faite à la fin de l'entrevue que vous avez accordée vendredi dernier à la députation de la Presse canadienne associée, j'ai l'honneur de vous transmettre par écrit les faits et les données qui vous furent alors soumis. Je vous ai exposé la situation en ces termes:

Comme vous le savez, cette députation s'est transportée ici dans le but de discuter l'avenir de la Presse canadienne associée et ses rapports avec le Gouvernement à la faveur de l'arrangement conclu il y a cinq ans,—arrangement qui doit expirer à la fin de juin prochain.

En somme, le marché portait que le Gouvernement paierait, pour les dépenses de l'association de la Presse canadienne, une somme de $15,000, au plus, par année, en 1904, 1905 et 1906; de $10,000, au plus, en 1907; et de $5,000, au plus, pendant l'exercice expirant fin-juin 1908.

Tout d'abord, je désire mentionner brièvement les services que l'association de la Presse canadienne a rendus dans le passé.

Depuis quatre ans et demi qu'elle est fondée, l'association a accompli une œuvre qui a beaucoup plu à ses membres et que le Gouvernement a approuvée, je crois.

Lors de la fondation de l'association, il fut décidé à la première réunion que son objet était de transmettre la nouvelle des événements intéressant le Canada qui se dérouleraient en Grande-Bretagne ou sur le continent européen—de ces événements seulement. Cependant, lorsque le bureau de l'association a Londres eut fonctionné pendant quelques mois, il transmit, dans des circonstances particulières, d'autres nouvelles propres à intéresser les Canadiens qui, non seulement, plurent aux membres de l'association, mais provoquèrent des commentaires très flatteurs de la part de journaux qui n'étaient pas affiliés à l'association.

Parmi la catégorie des nouvelles en question, étaient comprises des nouvelles de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande qui concernaient le Canada—principalement au sujet des tarifs—nouvelles qui étaient surtout utiles aux manufacturiers du Canada.

Ensuite, nos agents recueillirent et transmirent à l'association les résultats des élections parlementaires anglaises. Ce furent les seules nouvelles circonstanciées des élections que le télégraphe sous-marin nous apporta, car l'association de la presse américaine ne transmettait que les rapports des principales circonscriptions et, règle générale, ne donnait que de maigres renseignements.

On se rappelle aussi que les délibérations du congrès colonial de 1907 ont été rapportées d'une façon très complète, car l'association de la presse canadienne a joui de privilèges exceptionnels qui lui ont permis de donner un meilleur compte rendu de ces événements que toute autre agence de nouvelles télégraphiques. Il y a lieu de faire observer que la perfection des rapports transmis par l'association au sujet des élections anglaises et du congrès colonial a inspiré des commentaires à quelques-uns des principaux journaux d'Angleterre et à des correspondants de journaux anglais, établis au Canada.

La manière dont l'association de la presse canadienne a rapporté les résultats des élections anglaises a témoigné du fait que ce pays s'intéresse à des nouvelles nationales et impériales qui ne sont pas transmises par l'association de la Presse américaine.

Il nous est agréable d'apprendre que des membres du ministère fédéral ont aussi manifesté leur contentement au sujet de la façon dont le bureau de l'association à Londres ont transmis des comptes rendus de ces deux événements.

Il est surtout agréable d'entendre des citoyens de Montréal et de Québec parler en termes élogieux des intéressantes dépêches relatives à la fin lamentable de feu l'honorable Raymond Préfontaine à Paris—événement qui a été suivi d'aussi près que l'exigeait l'intérêt qu'y attachait une partie notable de la population canadienne.

Les délibérations de la commission de la frontière de l'Alaska ont aussi été entièrement rapportées par notre association. Nous avons remarqué avec plaisir que nos comptes rendus relatifs à la commission de la frontière de l'Alaska ont démontré l'extrême importance, au point de vue national, de rapporter fidèlement et complètement à leurs mandants au pays les opinions exprimées à Londres par les représentants du Canada.

Le contingent considérable de la presse canadienne qui s'intéresse au sport a été également bien servi, car tous les événements sportifs importants, y compris le résultat des principales courses qui ont lieu en Grande-Bretagne et des grands concours athlétiques—notamment des parties de ballons—sont télégraphiées sur l'heure. Au reste, les nouvelles de tous les événements sportifs ayant quelque importance en Angleterre sont promptement transmises. Non seulement l'association s'est occupée des sports de la Grande-Bretagne, mais elle a aussi donné des comptes rendus des concours sportifs qui avaient lieu en Australie et auxquels les Canadiens s'intéressaient parce qu'ils avaient des leurs parmi les concurrents.

La manière satisfaisante dont le gérant de l'association de la presse canadienne à Londres a rendu compte de la mission de l'honorable Rodolphe Lemieux au Japon mérite une mention spéciale. Quelques-uns des membres de la presse ont cru que les nouvelles auraient dû être transmises directement de Tokio, mais cela aurait causé des dépenses d'au moins $2,000. Il aurait fallu défrayer un agent spécial et les dépêches téégraphiques auraient coûté 47 cents par mot, calculées d'après le tarif applicable à la presse. Nous avons rempli notre tâche à Londres grâce à un choix judicieux et à une condensation des copieuses nouvelles télégraphiques reçues par les journaux quotidiens de cette ville et, d'après le tarif applicable aux dépêches transatlantiques, le service des nouvelles à l'association n'a pas coûté plus de 3 cents par mot. Il a été des plus satisfaisants. Puis, nos rapports concernant le prix du bétail et le cours du marché constituent une addition importante à notre service. Au début, nous avons eu de grandes difficultés à surmonter pour nous procurer des renseignements satisfaisants. Toutefois, notre gérant à Londres s'est lui-même rendu auprès des principales maisons qui s'occupent du commerce des bestiaux en Grande-Bretagne et en Irlande et, grâce à ses démarches, l'association reçoit des rapports de deux des plus importantes maisons sans avoir rien à payer pour les renseignements, sauf le coût de leur transmission au Canada par le télégraphe sous-marin.

Les commerçants de bestiaux du Canada se sont déclarés très satisfaits de l'exactitude et de l'abondance des nouvelles ainsi transmises. Celles-ci permettent aussi aux cultivateurs de connaître quels sont les cours des marchés en Angleterre, cours qui servent à déterminer le prix du bétail destiné à l'exportation.

Notre service télégraphique fournit aussi les cours du fromage qui ont une extrême importance pour les fabricants de cet article dans la province de Québec et l'est d'Ontario.

Notre service se borne actuellement à douze journaux de Toronto, Montréal et Ottawa. Deux journaux de Winnipeg qui étaient membres de l'association ont dû s'en séparer il y a quelques mois, parce que le Pacifique-Canadien a élevé son tarif pour le service des nouvelles en général. Ces journaux étaient parfaitement satisfaits de notre service, mais la forte augmentation du prix de leurs nouvelles télégraphiques les a obligés à se retirer de l'association. Cette séparation, me dit-on, ne sera que temporaire et, dans un avenir prochain, le service sera rétabli grâce à un nouvel arrangement qui permettra à tous les journaux quotidiens publiés à l'ouest de Winnipeg de recevoir les nouvelles par l'intermédiaire de l'association de la presse de l'Ouest à un prix très inférieur à celui que l'association de la presse canadienne devait payer pour leur transmission.

Je crois savoir que les journaux de l'Ouest sont maintenant affiliés à l'association.

Je désire aussi vous faire observer d'une façon spéciale que toutes les dépêches télégraphiques reçues par l'association de la Presse canadienne a déployé des efforts pour les journaux de l'association, sont ou transmises par le télgraphe aux journaux quotidiens qui n'en font pas partie, ou envoyées sous forme de clichés à des centaines de feuilles canadiennes ou hebdomadaires publiées au Canada, de sorte que l'association de la presse canadienne dessert toute la population en renseignant indirectement des dizaines de milliers de lecteurs qui ne voient pas les numéros des journaux qui font partie de l'association. J'ai eu cette pensée en lisant nos dépêches télégraphiques dans des vingtaines de journaux hebdomadaires publiés dans la province et dans les journaux quotidiens des petites villes, qui ne sont pas membres de notre association.

J'ai tenté de résumer tous les faits qui établissent clairement que l'association de la Presse canadienne a déployé des efforts pour atteindre le but dans lequel elle a été fondée.

Aux termes du présent arrangement, la plus forte somme que le Gouvernement devait payer était de $60,000. Mais la somme gagnée par l'association n'implique qu'une dépense d'environ $50,000. L'association suggère que la même somme soit accordée mais qu'au lieu de payer $15,000 pendant trois ans et $10,000 et $5,000 respectivement pendant les deux autres années, le Gouvernement répartisse les $60,000 sur les cinq années à raison de $12,000 par an—ou de telle partie de cette somme que gagnera l'association. On ne doit pas oublier, sans doute, que l'association a dépensé une somme égale à celle que le Gouvernement a payée.

Permettez-moi de dire que l'association a administré ses affaires conformément aux saines doctrines commerciales et soigneusement surveillé ses dépenses. Nous avons tâché d'obtenir la pleine valeur de l'argent que nous dépensions et de rendre service au pays en lui procurant des nouvelles complètes, promptes et utiles.

A titre d'ancien journaliste, vous vous rendrez compte des difficultés que doit surmonter celui qui entreprend de conduire une entreprise comme la nôtre. Il est parfois difficile de contenter tout le monde, et c'est une satisfaction d'apprendre que quelques-uns de ceux qui étaient portés à critiquer notre œuvre au début n'ont plus que des éloges à faire au sujet de la manière habile dont notre service de nouvelles a été conduit.

C'est au Gouvernement de décider si l'intérêt public qu'il avait en vue lorsqu'il a conclu des arrangements avec l'association de la Presse canadienne, a été favorisé.

Dans ce cas, l'association de la presse canadienne continue à maintenir et à étendre son œuvre en conformité des stipulations du pré-

sent marché. Sinon, elle la poursuivra dans un autre sens. Je n'ai aucun aucun doute que le ministre connaît aussi bien que moi les bons services que rend l'association de la Presse canadienne.

Nous en sommes rendus au point où de votre décision dépendra la nature de la tâche que nous entreprendrons d'accomplir à l'avenir. Si vous approuvez que le Gouvernement coopère avec la presse du pays pour obtenir en Angleterre des nouvelles concernant le Canada, l'association est disposée à déployer tous ses efforts pour augmenter le nombre de ses membres et, si c'est possible, améliorer le service de manière à le rendre plus acceptable et plus utile à la population canadienne qu'il l'est présentement. Je crois que les observations précédentes embrassent tous les sujets dont je vous ai parlé au cours de notre entretien.

Votre tout dévoué,
J. ROSS ROBERTSON,
Président.

Cette lettre contient un exposé aussi complet que nous pouvions le désirer relativement à l'œuvre de l'association et à la manière dont elle s'en acquitte. Je sais qu'il y a eu des plaintes. J'étais disposé à juger avec bienveillance le service établi par l'association, car l'expérience m'a appris qu'il n'est pas toujours facile à un journaliste de recueillir des nouvelles qui semblent importantes aux uns. Le monde du journalisme renferme toutes sortes de gens et plusieurs nouvelles transmises par l'association de la presse peuvent n'offrir qu'un faible intérêt aux yeux de certains abonnés. Ce dont un lecteur fait grand cas peut être considéré par un autre comme plus ou moins futile. En faisant la part de cette disposition des esprits, je crois qu'en somme le service a été utile. Dans le moment, nous sommes disposés à venir en aide à l'association en lui accordant cette subvention pendant deux ans.

L'hon. M. FOSTER : Je désire poser deux questions au ministre. Quels journaux constituent l'association ? Ils sont au nombre de douze, je crois, mais quels sont ces journaux? En deuxième lieu, l'association étant fondée depuis cinq ans, le nombre de ses membres diminue-t-il ou augmente-t-il ? Autre chose. Qu'entend-on par dépenses égales de dollar contre dollar, quelles sont les dépenses dont le Gouvernement tient compte dans ce calcul et de quelle manière s'en assure-t-il ?

L'hon. M. FIELDING : Au sujet de la première question concernant les noms des journaux, je crois que ce sont surtout des journaux de Montréal et de Toronto. Je constate que la note qu'on m'a remise ne les mentionne pas, mais il est possible que, seuls, les journaux des grands centres peuvent prendre part à l'entreprise et que les feuilles moins importantes sont obligées de leur emprunter les nouvelles. Je crois pouvoir dire que ce sont principalement les journaux de Montréal et de Toronto, bien qu'à un moment donné il y en ait eu quelques autres.

Quant à l'autre question, il a été entendu, et nous nous en sommes rapportés aux déclarations du président de l'association sur ce sujet—il n'y a pas lieu d'exiger autre chose que son certificat—qu'elle est tenue de nous prouver que les nouvelles télégraphiques qu'elle reçoit lui coûtent le double de la subvention, c'est-à-dire que nous partageons les dépenses également pour lui venir en aide en vertu du principe qu'il faut aider ceux qui s'aident eux-mêmes.

S'ils paient un dollar, et il leur faut montrer qu'ils l'ont fait, nous leur donnons un autre dollar pour leurs nouvelles.

M. BERGERON : Quel objet a-t-on en vue en aidant l'association ?

L'hon. M. FIELDING : Nous discuterons cela en comité.

M. BERGERON : C'est pour le principe de la chose que je pose cette question. J'ai beaucoup de respect pour M. Robertson, qui est un journaliste éminent. Cela me paraît être comme si nous accordions des faveurs à quelques personnes, au détriment de beaucoup d'autres journaux. Je crois qu'il y a quelques journaux qui n'appartiennent pas à l'association, et qui sont prêts à payer d'une autre manière pour leurs dépêches. Nous votons un crédit au détriment de ces journalistes, qui n'appartiennent pas à l'association. J'ai entendu souvent critiquer les rapports envoyés au Canada, depuis que nous avons commencé à payer cet argent. Il y a des dépêches qui peuvent intéresser certaines personnes, mais on s'attend à autre chose et beaucoup de gens sont mécontents. Je citerai un cas qui me vient en mémoire, et qui s'est passé en juillet dernier. C'était environ trois jours avant que nous pussions nous procurer des nouvelles de l'équipe Bisley, et le rapport au sujet du tir pour la coupe Kolapore fut rédigé de façon si bizarre que personne n'y put rien comprendre. Il me semble que le Gouvernement ne devrait plus avoir rien à faire avec cela, et je ne vois pas pourquoi nous voterions un crédit pour ces fins. Il y a aussi une autre considération, et c'est que ce système peut être injuste à l'égard de la gauche de cette Chambre. Ces journaux pourraient, en effet, être tentés de publier des dépêches rédigées de façon à favoriser surtout le Gouvernement. Je ne vois pas pour quelle raison un gouvernement qui est si opposé à la protection modifierait sa conduite pour accorder des faveurs à des gens qui peuvent très bien se tirer d'affaires eux-mêmes. Le principe est vicieux.

M. A. A. McLEAN : Je crois qu'il y a douze souscripteurs, et qu'un seul de ces souscripteurs, celui de Winnipeg, est à l'ouest d'Ontario. Il n'y en a pas, non plus, à l'est de Québec. Je crois que si on doit voter ces $12,000, le Gouvernement devrait

essayer d'engager d'autres journaux à faire partie de cette association.

L'hon. M. FIELDING. Comment cela ?

M. A. A. McLEAN : Il faut trouver quelque moyen. Douze journaux reçoivent cette subvention de $12,000. Tous ces journaux sont riches, et je crois que le Gouvernement devrait voir à ce que les journaux de l'Est et de l'Ouest retirent quelques bénéfices de ce crédit considérable.

L'hon. M. FOSTER : J'aimerais à demander à l'honorable ministre s'il peut fournir à la Chambre quelques renseignements sur la façon dont tout cela fonctionne à Londres. Y a-t-il des correspondants par tout l'univers, ou par tout l'empire, et ces correspondants envoient-ils leurs dépêches directement ou par l'entremise d'un agent à Londres qui arrange ces dépêches à son gré et n'en communique que ce qu'il croit avantageux pour le Canada? J'aimerais aussi à savoir si on a reçu des offres d'autres agences ou d'une autre agence, ayant des correspondants par tout l'empire, pour communiquer d'autres dépêches, télégraphiques et autres, du siège des événements, qui seraient jointes aux nouvelles venant de cette association. J'ai déjà entendu censurer fortement ce service, lequel ne paraît pas être bien vu du public. J'ignore quelle peut être la raison de cette défaveur. Est-ce parce qu'il se trouve une ou deux personnes à Londres dont nous dépendons entièrement pour nous "cuisiner" les nouvelles générales de l'univers ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne crois pas que la Presse Associée du Canada prétende avoir des correspondants par tout l'univers. Il y a à Londres, je crois, un ou deux correspondants, qui ont accès aux sources des nouvelles en cette ville. Je ne puis pas préciser quelles sont ces sources ; dans bien des cas, ces correspondants sont à même de pouvoir envoyer le texte exact des nouvelles qu'ils jugent de nature à nous intéresser, et je reconnais que certaines de ces nouvelles ont été l'objet de critiques. Mon honorable ami nous demande si d'autres agences ont fait des offres. On ne m'a pas présenté par écrit aucune proposition de ce genre, mais des représentants de la célèbre agence Reuter, dont le service est répandu par tout l'univers, m'ont déclaré qu'ils pourraient nous donner un service qui serait tout aussi bon, ou meilleur que celui que nous avons présentement. Ma réponse fut que c'était là un sujet sur lequel le Gouvernement ne pouvait exercer aucun contrôle, et que nous n'avions pas dessein d'organiser un semblable service.

M. BERGERON : Nous nous contentons de payer.

L'hon. M. FIELDING : Nous payons, il est vrai, mais nous ne voulons rien avoir à faire avec la question de gestion. Mon honorable ami insinue que ce service pourrait peut-être être trop avantageux pour le Gouvernement. L'attitude que j'ai prise en cette matière c'est que nous devons rester étrangers à toute question de gestion. Chaque fois qu'on m'a écrit pour se plaindre de la nature des télégrammes envoyés, et pour me suggérer que le Gouvernement devrait faire ceci ou cela, ma réponse a toujours été que le Gouvernement ne pouvait pas s'arroger le droit de dicter ses volontés à ce service. Tout ce que nous faisons, c'est aider la presse du Canada à obtenir ce service. On nous a laissé entendre qu'on désirait participer aux avantages de ce service ; mais si on n'en veut pas, nous n'avons aucun désir de dicter nos volontés en cette matière, ou d'intervenir en des questions de gestion. Nous ne désirons pas stipuler quelle sera la nature de ce service, et surtout nous ne voulons en rien dicter quelle devra être la manière de traiter les sujets qui concernent le Gouvernement.

M. BERGERON : L'année dernière, quand les obligations du Grand-Tronc-Pacifique étaient lancées sur le marché, cette même association télégraphia ici que toute l'émission avait été souscrite, alors qu'en réalité il n'y avait eu que 80 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Je suppose que mon honorable ami doit avoir ses raisons pour affirmer une semblable chose, car sans cela il ne le ferait pas. Mais nous ne voulons aucune responsabilité pour ce qui peut être télégraphié au Canada. Nous disons aux principaux journalistes du Canada que nous aimerions les aider à obtenir un meilleur service ; et s'ils veulent former leur propre organisation, choisir leurs correspondants, adopter leurs propres règlements et conclure leurs propres arrangements, cela nous satisfait pleinement. Mais nous ne voulons rien avoir à faire avec les questions de gestion. Qu'on envoie des nouvelles favorables ou adverses au Gouvernement, c'est là chose qui les concerne entièrement. Ceux qui font partie de l'association à Londres ne passent pas précisément pour avoir des égards exagérés à l'endroit du Gouvernement ; mais je n'irais pas jusqu'à dire qu'ils ont pu jamais agir de façon déloyale. Mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard (M. A. A. McLean) fait observer que les journaux de l'ouest et de l'est ne retirent aucun avantage de ce service. Nous ne pouvons pas forcer ces journaux à faire partie de cette association, car cela coûte assez cher. Les journaux ont à verser de leur propre argent pour jouir de ce service. Il y a des droits à acquitter, et si un journal de Charlottetown, Halifax ou Saint-Jean ne veut pas payer ces droits, nous ne pouvons pas forcer les membres de l'association à fournir à ce journal des nouvelles gratuitement. Les quelques journaux faisant partie de l'association assument de très lourdes charges financières. Si l'on commettait une injustice à l'égard d'un journal de Charlottetown, Winnipeg ou d'ailleurs, nous ne le permet-

trions pas ; mais comme le service est ouvert à ces journaux aux mêmes conditions qu'à tous les autres journaux du pays, je crois que c'est là tout ce qu'on peut nous demander.

En ce qui concerne l'objet général du service, je crois qu'il n'y a rien à reprendre. Chacun doit admettre que les nouvelles que nous recevions de la métropole et de l'Europe en général, mais plus particulièrement de la Grande-Bretagne, et qui parvenaient à la Presse associée des Etats-Unis, étaient rédigées pour les lecteurs du pays voisin et reflétaient l'état partial d'esprit qui ne se rencontre que trop souvent chez les correspondants américains. Quand la presse du Canada ne pouvait compter, pour ses nouvelles, que sur des ressources de ce genre, comment s'étonner que nous ayons pu recevoir de temps à autre des comptes rendus si curieux d'événements d'Europe en lesquels nous étions nous-mêmes concernés. Il n'y avait alors par tout le Canada que deux journaux en état de recevoir des dépêches directes. Le "Globe", de Toronto et le "Star", de Montréal, si je me rappelle bien, étaient alors les deux seuls journaux ayant un service particulier par câble. Si ces journaux n'avaient consulté que leurs propres intérêts individuels, je suppose qu'ils auraient préféré que cet arrengement n'eût jamais été conclu, car ils étaient devenus en quelque sorte tous deux des monopoleurs. Ils étaient riches, et pouvaient se payer le luxe d'un service particulier. Mais cela n'était pas suffisant. Nous voulions que toute la presse en général pût recevoir des nouvelles de la métropole, et nous désirions un service qui ne fût pas imprégné de ce sentiment anti-britannique qui caractérisait les nouvelles nous venant de temps à autre par voie des Etats-Unis. Je crois que cet objet a été, dans une mesure appréciable, assez dien rempli. Grâce à cet arrangement nous avons reçu, je crois, beaucoup plus de nouvelles de la Grande-Bretagne intéressant le Canada qu'il ne nous en est jamais venu auparavant. La seule chose à laquelle nous puissons trouver à redire c'est que, par ci par là, on nous communique des nouvelles qui ne valent pas la peine d'être télégraphiées. J'ai déjà entendu dire, au sujet de certaines nouvelles, qu'il était ridicule de payer six pence le mot pour ce fatras ; mais il ne faut pas oublier que ce qui pouvait sembler être du fatras aux yeux de certaines gens ne l'était probablement pas pour d'autres, et que les femmes entre autres s'intéressent beaucoup à certaines nouvelles qui ne nous offrent aucun intérêt. Je ne crois pas que le service soit parfait. Le champ reste ouvert à la critique, mais je crois que ceux qui sont à la tête de cette entreprise ont essayé honnêtement de nous donner un service juste et équitable. J'incline plutôt pour ma part à dire un bon mot en leur faveur, et je crois pouvoir exprimer

M. FIELDING.

l'espoir qu'ils feront encore mieux à l'avenir, si la chose est en leur pouvoir.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Cette association est absolument dégagée de tout esprit de parti, et les journaux qui en reçoivent des nouvelles appartiennent aux deux partis politiques. Ces journaux ont deux agents à Londres qui ont accès aux sources des nouvelles, qui se procurent les premiers numéros de tous les journaux de Londres et peuvent prendre communication des dépêches de quelques agences de nouvelles. Par ces moyens, on obtient un service excellent et rapide à un prix relativement modéré. Les nouvelles qui nous ont été envoyées ont un caractère canadien. Il est regrettable qu'avant la création de cette association les journaux canadiens aient été forcé d'avoir recours, pour leurs nouvelles, à une association des Etats-Unis. Ces nouvelles étaient souvent antibritanniques et anticanadiennes, et étaient destinées aux lecteurs des Etats-Unis. Un arrangement a été effectué avec une nouvelle association de l'Ouest, et les nouvelles lui seront transmises. Il est vrai que les journaux qui désirent se procurer les nouvelles doivent payer une partie du coût, mais il leur faut payer pour d'autres nouvelles, et alors pourquoi pas pour celles-ci ?

L'hon. M. FOSTER : Ont-ils droit à un tarif réduit ?

M. W. F. MACLEAN : Le taux a été établi de façon à permettre à la plupart des journaux de l'Ouest d'en profiter. On espère que des arrangements seront aussi conclus pour les journaux de l'Est, s'ils ne peuvent pas continuer les tarifs actuellement en vigueur.

M. BERGERON : Quels sont ces tarifs ?

M. W. F. MACLEAN : Dix cents par mot pour câblogrammes, et chaque journal doit en outre payer une partie des frais de transmission sur terre. Les rapports des marchés, fournis par ce service, sont d'un grand intérêt et d'une grande importance pour ceux qui sont engagés dans les différentes branches du commerce. Il y a eu des erreurs dans le service, mais quel est le service qui en est exempt ? Ce service est excellent ; il est essentiellement canadien, et il sera amélioré. Les fonds sont administrés avec le plus grand soin, les rentrées se font chaque mois, et les journaux paient le même montant que le Gouvernement. La politique n'entre pour rien dans l'association. Nous espérons voir bientôt cette association établie sur une telle base qu'elle pourra se suffire à elle-même. Si nous désirons améliorer nos relations avec la métropole, si nous voulons nous tenir plus en contact avec la mère patrie, rien ne saurait être pour tout cela plus effectif que l'établissement de câbles trans-

atlantiques possédés par les gouvernements de la Grande-Bretagne et du Canada, et c'est là une idée que je suggère au Gouvernement. L'un des réformateurs du service des postes, en Angleterre, a dit l'autre jour qu'on peut prévoir déja la création d'un service par câble à un penny par mot. J'ai l'espoir que cela viendra, mais cela ne pourra se faire que par la coopération des gouvernements intéressés. Le plus grand monopole, actuellement, est celui des câbles télégraphiques, ayant sa direction à Londres, et c'est grâce à ce monopole que les tarifs ont pu se maintenir si exorbitants.

M. BERGERON : Et le système Marconi?

M. W. F. MACLEAN : J'avais toujours espéré que la télégraphie sans fil nous rendrait des services, et je crois que quelques dépêches nous sont arrivées par cette voie. Il est vrai que certaines agences de nouvelles à Londres, qui sont aussi de grandes accapareuses, ont essayé d'étouffer l'association canadienne en offrant de prendre à leur charge le soin de se procurer et de distribuer les nouvelles canadiennes. Mais, quelque bien dirigé que puisse être une agence de nouvelles à Londres, nous soutenons qu'il est préférable que la presse canadienne fasse choix des nouvelles qui lui seront télégraphiées. On me permettra ici de faire observer que nous avons eu, tout récemment, un service de première classe pour les élections et les grands événements sportifs qui ont dernièrement eu lieu en Angleterre. Les concours de tir à Bisley ont été très bien rapportés, et si nous prenons des fonds dans le trésor national pour envoyer nos volontaires à Bisley, nous pouvons entièrement payer aussi quelque chose pour obtenir des nouvelles de leurs exploits. Des jeux olympiques ont lieu en ce moment à Londres, et nous avons pris des arrangements nécessaires pour être les premiers renseignés. J'espère bien que le câble va pouvoir maintenant nous annoncer le succès des concurrents canadiens.

M. BERGERON : Quels sont ceux qui représentent la presse canadienne à Londres ?

M. W. F. MACLEAN : Il y a deux représentants, mais je ne me rappelle pas les noms, bien que j'aie vu ces noms l'autre jour. Je crois que ce sont des journalistes canadiens qui se sont rendus pour cela en Angleterre.

M. R. L. BORDEN : J'admets avec le ministre des Finances qu'il serait impossible pour le Gouvernement d'essayer d'établir une censure quelconque sur les nouvelles que l'association envoie au Canada. Je crois que la seule façon raisonnable d'envisager tout cela est de considérer quelles étaient les nouvelles que nos journaux recevaient avant ce service, et de quelle nature seraient les nouvelles si nous n'avions pas en ce moment ce service. Je n'ai pas assez étudié ce sujet pour pouvoir affirmer que les changements soient tellement marqués sous ce rapport, pour que le Gouvernement soit justifiable de continuer à accorder la subvention.

Il n'y a aucun doute que le Gouvernement a dû considérer ce sujet, et s'il croit que tout cela est d'une importance suffisante je ne m'opposerai pas à ce qu'on continue cette subvention. J'admets parfaitement qu'il y a une très grande importance à ce que nous recevions de la métropole des nouvelles d'un caractère distinctif, et non entachées de quoi que ce soit qui pourrait les rendre plus acceptables pour une autre nation. On s'est déjà plaint de cela à diverses reprises dans le passé, et je crois que ce fut là la raison même qui a engagé le Gouvernement à proposer au Parlement un crédit pour ce service. Plusieurs réclamations, semblables à celle dont parle le ministre des Finances, m'ont été adressées au sujet du caractère des nouvelles. On m'a fait observer qu'il arrivait quelquefois que ces nouvelles étaient d'un caractère excessivement trivial et n'offraient que très peu d'intérêt pour le pays en général. Je ne crois pas que nous puissions savoir à quoi nous en tenir sans soumettre tout le sujet à la considération du Parlement. Il serait beaucoup à désirer que l'étendue du pays où parviennent ces nouvelles fût plus considérable. Actuellement, cette étendue me paraît plutôt fort restreinte. Ainsi que le suggère mon honorable ami de York-sud, si on pouvait engager plus de journaux à souscrire aux nouvelles la moyenne des frais serait abaissée considérablement, et alors ce projet se recommanderait bien plus à l'étude du Parlement qu'il ne le pourrait autrement.

Naturellement, je comprends que cela n'est pas du domaine du Gouvernement, mais il pourrait au moins conseiller aux membres de l'association de prendre des mesures tendant à ce but. Du reste, s'il fallait modifier quelque peu les conditions attachées à la subvention pour agrandir le champ des opérations de l'association, je suis d'avis que ce serait là une sage décision.

M. LENNOX : Je n'ai rien à redire concernant cette entreprise. Il est assez difficile de surveiller le caractère des nouvelles. Cependant, il est extrêmement important que nous soyons promptement renseignés sur certaines choses qui se passent non seulement en Grande-Bretagne, mais aussi dans d'autres parties du monde en matière de finance, d'industrie et de commerce. Il est une chose sur laquelle je désire insister auprès du ministre, car il y a probablement quelque avantage à en tirer. Il dit que les nouvelles semblent parfois triviales. Il est incontestable qu'elles le sont parfois, et ce que nous devrions faire comprendre à ceux qui les fournissent, c'est que le Canada ne peut payer que pour des nouvelles impor-

tantes au point de vue industriel, commercial ou national. Ainsi, nous ne serions guère excusables de dépenser beaucoup d'argent pour des nouvelles mondaines, mais nous aurions raison de délier les cordons de notre bourse pour tout ce qui favoriserait les intérêts des grandes classes de producteurs canadiens tels que les industriels et les cultivateurs.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.)

Sur l'article 1er.

M. BERGERON : Des journaux français du Canada ont-ils déjà fait des observations à l'honorable ministre au sujet de ce service? Je sais que quelques-uns des grands journaux français s'en plaignent beaucoup, parce que toutes les nouvelles sont fournies en anglais, même celles de France, et non seulement ces journaux sont obligés de les traduire, mais les nouvelles sont tellement altérées qu'elles en sont inexactes.

L'honorable ministre déclare que, depuis l'établissement de ce service, nous n'avons pas reçu de nouvelles antianglaises. C'est possible et j'espère qu'il en est ainsi ; mais nous recevons d'Angleterre et, principalement, de France, une foule de nouvelles concernant Rome, qui sont anticatholiques et absolument fausses, comme nous l'apprennent plus tard les journaux d'Europe. Pour ces raisons, je suis d'avis que nous n'aurions jamais dû coopérer à cette entreprise.

L'hon. M. FIELDING : Je ne me souviens pas d'avoir reçu, à ce sujet, des protestations de la part de la presse française et je n'ai jamais reçu d'aucune source des représentations à l'effet que les nouvelles blessaient les croyances de nos frères catholiques romains. J'ai reçu un jour une lettre confidentielle d'une personne attachée à la presse française nous disant que ce service ne valait rien pour elle ; mais vu que c'était une communication confidentielle, je n'ai pas voulu me permettre de la transmettre à ceux qui dirigeaient le service. Ce service est établi par les journaux indépendamment de leurs affiliations politiques et toutes les critiques concernant son caractère devraient être adressées à celui qui le dirige. S'il plaît à la presse en général— ce que je crois— nous ne demandons pas mieux que de le subventionner. Cependant, nous n'avons rien à voir au caractère des dépêches.

M. BERGERON : Je ne veux pas dire qu'il y avait quelque chose de blessant dans ces nouvelles, mais nous en avons reçu qui n'étaient pas vraies et ce n'est qu'à la lecture de journaux qui nous sont parvenus huit à dix jours plus tard que nous avons appris qu'elles étaient fausses. Cela prouvait que le service n'était pas convenablement surveillé. Avant que nous subventionnions ce service, comment les journaux reproduisaient-ils les nouvelles?

L'hon. M. FIELDING : Ils les recevaient par l'intermédiaire de l'association de la presse américaine. Les riches journaux des Etats-Unis avaient la haute main sur l'entreprise, nommaient les correspondants et fixaient les tarifs. Nos journaux recevaient à bas prix la somme de nouvelles qu'ils désiraient. Les nouvelles avaient souvent un caractère antianglais, pour le moins dire. Il n'y avait au Canada que deux journaux, le "Globe" de Toronto et le "Star" de Montréal, qui recevaient d'Angleterre leurs propres dépêches télégraphiques.

Sir WILFRID LAURIER : Je désire appeler l'attention de l'honorable député sur ce qu'il disait il y a un instant du caractère de certaines nouvelles publiées par nos journaux français. Prétend-il que ces nouvelles sont envoyées par l'association de la Presse canadienne ?

M. BERGERON : C'est ce qu'on m'a dit.

Sir WILFRID LAURIER : Je suis certain du contraire. Ces nouvelles ne viennent point de Londres, mais elles sont transmises directement ou par l'intermédiaire de l'association de la Presse américaine.

M. BERGERON : On m'a dit le contraire et on s'est plaint non seulement d'avoir à payer une part de ce service, mais d'avoir à payer pour des nouvelles qui étaient fausses.

M. W. F. MACLEAN : S'il y a des nouvelles religieuses propres à intéresser la population canadienne, par exemple, des nouvelles de Rome concernant la nomination des évêques et d'autres questions religieuses offrant de l'intérêt, et s'il se trouve à Rome quelqu'un qui veuille les communiquer à la presse canadienne, nos journaux ne demanderont pas mieux que de les répandre.

L'hon. M. LEMIEUX : A titre de lecteur des journaux et d'ancien membre de l'association de la Presse, je porte quelque intérêt aux affaires du journalisme et je suis très attentivement les dépêches transmises par le correspondant de l'association à Londres, M. Robertson, frère de M. John Ross Robertson, de Toronto.

Je puis donner à mon honorable ami l'assurance que ce correspondant n'a jamais, autant que je me rappelle, envoyé aucune nouvelle qui pouvait blesser une nationalité ou une croyance. Quant aux nouvelles qui paraissent parfois dans nos journaux et qui prêtent à la critique, l'un des principaux dignitaires de l'Eglise dans la province de Québec m'a signalé certains entrefilets qui ont paru dans un journal avec lequel j'ai certains rapports.

M. BERGERON. Le "Nationaliste" ?

L'hon. M. LEMIEUX : Non, ni l'"Action Sociale". Je parle du "Canada", dont je

suis vice-président. Le dignitaire ecclésiastique en question m'a fait observer que cette nouvelle n'avait pas été empruntée à la presse anglaise ni transmise par l'agence que nous avons en Angleterre, mais qu'on l'avait puisée dans les journaux anticatholiques du continent. L'honorable député n'a jamais appartenu à la rédaction d'un journal ; autrement, il saurait que les ciseaux jouent un grand rôle dans le journalisme.

M. BERGERON : Mais nous ne payons pas pour ces nouvelles.

L'hon. M. LEMIEUX : Non, c'est le public qui paie. Je suis certain que l'honorable député n'a pas l'intention de nuire à M. Robertson ni de faire des insinuations sur son compte. Nous connaissons M. Robertson comme un homme droit qui ne s'abaisserait à publier quoi que ce fût de nature à dénigrer une croyance religieuse.

M. BERGERON : J'ignorais qui était responsable ; je ne connais pas M. Robertson, et je ne porte pas d'accusation contre lui, et je n'insinue rien non plus. Tout ce que je dis c'est qu'on nous envoie d'outremer un tas de fadaises que nos journaux ne publieraient pas s'ils étaient tenus de payer le plein prix et si le Gouvernement ne venait pas en aide à cette entreprise.

L'hon. M. FOSTER : On me dit que l'agence Reuter donne le service le plus complet qu'il y ait dans l'univers, et qu'elle a proposé de mettre ses nouvelles de partout tout à la disposition de l'association de la presse canadienne et de permettre à celle-ci de choisir son correspondant afin de s'assurer que les nouvelles transmises seraient utiles au Canada. De cette manière, nous obtiendrions un service plus étendu et meilleur que celui que nous avons à l'heure qu'il est. A-t-on fait une telle proposition au ministre ?

L'hon. M. FIELDING : Une personne intéressée dans l'agence Reuter a discuté cette question avec moi, mais je ne crois pas qu'il y ait eu de proposition par écrit. Je lui ai conseillé de consulter les représentants de la presse et de s'assurer s'ils consentiraient à prendre avec lui des arrangements qui remplaceraient le marché actuel. Je ne me suis pas cru autorisé à bâcler un marché avec l'agence Reuter.

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire ; mais lorsque le Gouvernement verse $60,000 en cinq ans, n'a-t-il pas intérêt à découvrir si nous ne pourrions pas améliorer le service ? Actuellement, il n'est pas satisfaisant, bien qu'il vaille mieux que l'ancien service de l'association de la presse des Etats-Unis. Mais il n'est pas aussi bon qu'il devrait être.

L'hon. M. FIELDING : En ces matières, les journaux sont beaucoup plus intéressés que le Gouvernement. Naturellement, à titre de représentants du public, nous avons intérêt à avoir un bon service, dans la mesure de notre subvention. Mais les journaux y tiennent plus que nous et, de plus, ils connaissent les meilleures nouvelles et les meilleurs moyens de se les procurer. Si l'agence Reuter était la meilleure source d'informations, il y a lieu de croire que les journaux, désireux d'obtenir un excellent service, ne manqueraient pas de conclure les arrangements les plus avantageux. J'ai cru bien faire en disant au représentant de cette agence : Voyez les journalistes ; notre désir est de subventionner le meilleur service et les journaux sont les meilleurs juges en pareille matière. Voici pourquoi il me semble que j'ai eu raison de leur soumettre la question.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

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

Reprise de la Séance.

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI INTERDISANT L'OPIUM.

Le projet de loi (n° 205) tendant à prohiber l'importation, la fabrication et la vente de l'opium à toutes fins autres que celles de la médecine, est lu une 2e fois, délibéré en comité général, rapporté, lu pour la 3e fois et adopté.

DISCUSSION D'UN PROJET MODIFIANT LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE AU COMITE.

Le projet de loi (n° 183), tendant à modifier la loi de la marine marchande au Canada, est lu une 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 1er.

L'hon. M. BRODEUR : Le présent article doit remplacer l'article 4 de la loi sur la marine marchande au Canada. L'article 4 décrétait que rien de contenu dans la partie de la loi concernant l'enregistrement des navires ne s'appliquait aux navires de Sa Majesté.

En 1906, le parlement impérial a rendu une loi prescrivant que les navires appartenant à Sa Majesté devaient être enregistrés. Il n'a rien décrété au sujet des navires appartenant à Sa Majesté dans les colonies, mais il a laissé ce soin aux colonies elles-mêmes.

Sur l'article 2.

L'hon. M. BRODEUR : L'objet du présent amendement est d'empêcher la multiplication des navires portant le même nom. La loi ne renfermait aucune disposition prescrivant que lorsqu'un navire était enregistré, son nom devait être soumis au département afin de constater si on devait

s'en servir. Il s'ensuit qu'un bon nombre de navires portent le même nom. Nous constatons maintenant qu'il n'y a pas moins de 15 à 20 navires, des voiliers principalement, qui portent le même nom. Le parlement impérial, l'an dernier, a adopté une loi pour éviter que deux navires portent le même nom, en obligeant ceux qui demandent l'enregistrement à transmettre le nom du navire au gouvernement. Nous adoptons exactement la même disposition que le parlement anglais.

L'hon. M. BRODEUR : Les articles 74 et 75 de la loi sur la marine marchande prescrivent que, pour être admis aux examens, il faut être sujet anglais ou être domicilié au Canada depuis trois ans au moins. Cela revient à peu près au même, car celui qui a habité le Canada pendant trois ans est censé se faire naturaliser. Mais on a constaté que le même privilège n'existe pas aux Etats-Unis et qu'ils n'admettent aux examens que les citoyens américains. Le présent bill a pour objet d'autoriser le Gouverneur en conseil ou le Parlement à refuser d'admettre aux examens les citoyens d'un pays qui ne nous accorde pas le même privilège que nous lui accordons. Le représentant de Lincoln (M. Lancaster) désire faire les observations au sujet de cet article et nous pourrions le réserver.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 4 (officiers porteurs de certificats).

M. DANIEL : Que signifie cet article ?

L'hon. M. BRODEUR : Les quatre articles qui précèdent l'article 98 ont trait aux navires britanniques qui, n'étant pas enregistrés au Canada, n'étaient pas obligés de prendre à leur bord des officiers porteurs de certificats lorsqu'ils quittaient nos ports. Il y a quelque temps, le député de Lunenburg (M. Maclean) a déposé un projet de loi sur le même sujet. Ce projet fut renvoyé à un comité spécial qui a soumis des conclusions qui ne s'accordent pas avec les dispositions du présent article. Cela étant, je ne veux pas imposer ce dernier et je consens à accepter les conclusions du comité qui a étudié la question à fond. Nous supprimerons cet article et nous proposerons plus tard les amendements approuvés par le comité.

(L'article est retiré).

Sur l'article 5 (officiers porteurs de certificats).

L'hon. M. BRODEUR : L'objet du présent article sera approuvé, je crois, par tous les membres de cette Chambre. Il décrète que les chaloupes à gazoline d'un faible tonnage ne seront pas obligées de prendre à leur bord des officiers porteurs de certificats. L'honorable député de Grenville et l'honorable député de Leeds savent que les chaloupes américaines transportent des passagers et font le service dans les eaux du Saint-Laurent sans être obligées d'employer des officiers porteurs de certificats, tandis que notre loi soumet les chaloupes canadiennes à cette obligation. On a constaté que cette disposition était préjudiciable aux nôtres, et on a cru à propos de prescrire que les petites embarcations à gazoline de moins de 5 tonneaux, poids brut, ne seront pas obligées d'employer des officiers porteurs de certificats.

M. J. D. REID : En quoi la loi canadienne diffère-t-elle de la loi américaine, en ce qui concerne les chaloupes à gazoline ? Il y a quelque temps, je me trouvais dans les environs des Mille-Isles et on m'a dit que la loi du Canada était beaucoup plus sévère que celle des Etats-Unis.

L'hon. M. BRODEUR : Exactement ; le présent article a pour objet de remédier à la situation que l'honorable député vient de mentionner.

M. J. D. REID : Je voudrais que les mêmes lois fussent en vigueur dans les eaux canadiennes ou américaines. Il y a tant de trafic entre les différents endroits situés sur les bords du Saint-Laurent que des différends surgiront constamment si les lois des deux pays ne sont pas les mêmes. Du côté américain, les lois sont excellentes en ce qui concerne les feux et les signaux. J'ignore ce qu'elles sont au Canada, mais je suis d'avis qu'elles devraient être à peu près les mêmes sur les deux rives.

L'hon. M. BRODEUR : C'est à cela que tend cet article.

M. J. D. REID : Voilà tout ce que je demande.

Sur l'article 6 (aller en mer sans certificat).

L'hon. M. BRODEUR : Cet article a pour objet de corriger une erreur qui s'est glissée dans les Statuts revisés et de rétablir les dispositions qui existaient auparavant et qui sont peut-être encore en vigueur. Cependant, pour dissiper tout doute, nous avons cru qu'il valait mieux ajouter cet article.

Sur l'article 7 (contravention).

L'hon. M. BRODEUR : Cette disposition doit aussi être supprimée, car elle a trait aux contraventions qui étaient mentionnées dans l'article 4 que nous avons retiré.

Quand nous serons prêts à intercaler dans ce projet de loi celui qui a été soumis à la Chambre par le comité nommé à ces fins, cette disposition n'aura plus sa raison d'être.

L'article est retiré.

Sur l'article 8 (honoraires pour engagement ou congé de matelot).

M. J. D. REID : Ces préposés aux engagements reçoivent-ils un salaire de l'Etat?

L'hon. M. BRODEUR : Non, ce sont des honoraires. Il se produisit, à ce sujet, une vive agitation dans la Colombie-Anglaise il y a quelques années. Une loi fut adoptée donnant au préposé aux engagements le droit de faire un marché régulier avec les propriétaires de navires lui permettant de se faire payer $10 pour l'engagement des hommes. La loi fut rédigée de telle façon que s'il n'existe pas un marché, après l'engagement du matelot au préposé, celui-ci n'a droit à aucune rémunération. C'est-à-dire que le préposé ne recevait sa rétribution que quand il existait un marché en bonne et due forme.

M. DANIEL : Cette rétribution est-elle déduite des gages du matelot.

L'hon. M. BRODEUR : Non, c'est le propriétaire du navire qui la paye.

M. SINCLAIR : La rétribution prévue dans la Colombie-Anglaise est très élevée et doit en effet soulever des récriminations de la part du propriétaire. L'irrégulier ordinaire nécessite un équipage de 25 matelots et le préposé aux engagements aurait droit à $250 pour une heure de travail ? J'aimerais une explication sur cette différence entre $10 pour un engagement dans la Colombie-Anglaise et 50 c. dans les autres provinces.

L'hon. M. BRODEUR : Il était absolument impossible il y a quelques années de trouver des matelots dans la Colombie-Anglaise, et, du consentement des armateurs, je crois, il fut convenu que les préposés aux engagements et les armateurs pourraient s'entendre sur le service de la rétribution. Le projet de loi n'oblige pas l'armateur à payer $10 ; il stipule seulement qu'il peut conclure un marché avec le préposé aux engagements pour se faire payer cette rétribution, mais s'il peut engager les matelots pour 50 c. tant mieux pour lui.

M. J. D. REID : Le même homme peut-il être à la fois inspecteur des carènes et préposé aux engagements?

L'hon. M. BRODEUR : Il n'en existe pas à ma conanissance.

M. J. D. REID : Ce serait un dangereux précédent à établir, car il est des navires qui, s'ils étaient visités plus minutieusement, offriraient plus de sécurité à ceux qui y voyagent.

L'hon. M. BRODEUR : Cette modification à la loi dont vous parlez, et qui fut adoptée il y a deux ans, donna lieu à beaucoup de discussion.

M. J. D. REID : Le ministre sait-il comment elle a fonctionné?

L'hon. M. BRODEDUR : Elle a donné satisfaction. Nous avons reçu une plainte au sujet d'un préposé aux engagements, et informations prises, la plainte n'était pas fondée.

M. CONMEE : Les dispositions de l'article 5 exemptent-elles les navires mus par l'électricité ou la gazoline de l'obligation d'avoir à bord un officier breveté ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui. Cette disposition a été prise à la demande des intéressés du Saint-Laurent et du lac des Bois d'exempter ces navires de la nécessité d'avoir à bord un mécanicien ou un capitaine muni d'un certificat. L'idée est d'exempter de cette obligation tout navire jaugeant moins de cinq tonneaux.

M. CONMEE : Il me semble que le texte du paragraphe c de l'article 13 vient en conflit avec l'article 5 sous ce rapport, mais si le ministre est satisfait, je suppose que c'est correct.

Sur l'article 9 (droits de tonnage).

L'hon. M. BRODEUR : L'objet de cet article est de réduire de 2 cents par tonneau à 1½ cent le droit prélevé sur les navires pour le fonds des matelots malades. Nous trouvons que nous recevons de cette source plus qu'il ne faut pour rencontrer les dépenses ; nous croyons que cette réduction égalisera les comptes.

M. DANIEL : Je suis heureux que le ministre fasse ce changement. Ce fonds accuse actuellement un fort excédent au crédit, car le droit rapporte beaucoup plus qu'il n'est nécessaire pour les marins malades.

L'hon. M. BRODEUR : Nous avons une encaisse, mais pas très forte, et nous entendons ne pas imposer un droit plus élevé qu'il ne faut pour le soin des marins malades. Avec cette réduction, il pourrait se produire un découvert, mais nous espérons pouvoir administrer le fonds assez économiquement pour que l'impôt réduit nous suffise.

M. DANIEL : Je dirai que l'ancien ministre, feu l'honorable M. Préfontaine, avait exprimé à la Chambre l'opinion que ce droit devrait être complètement aboli, et que c'était son intention de le supprimer.

L'hon. M. BRODEUR : Il faut nécessairement prendre soin des matelots malades. Si les armateurs voulaient eux-mêmes se charger de cette obligation, ce serait peut-être suffisant ; mais il est à craindre que certains armateurs négligeraient leurs malades, et il est peut-être préférable de continuer en l'état actuel.

M. DANIEL : J'admets que le Gouvernement doive prendre soin des matelots mala-

des, mais je croyais que la chose pouvait se faire autrement.

Sur l'article 10 (droits de pilotage).

L'hon. M. BRODEUR : Cet article est destiné à abroger la loi adoptée il y a quelques années exemptant les navires voyageant entre les Grands lacs et Montréal et Québec de la nécessité de prendre un pilote à leur bord. Des accidents se sont produits à la suite de cette exception, et j'ai été surpris, en ces derniers temps, d'apprendre que des armateurs avaient engagé des pilotes que que nous avions révoqués. La fédération des armateurs insiste fortement sur cette disposition, car, comme on le sait, le chenal entre Montréal et Québec n'est pas très large, et les navires qui y circulent doivent être entre des mains expérimentées.

On craint qu'en l'état actuel de la loi, ces navires soient confiés à des pilotes sans expérience et que des accidents ne se produisent. L'exemple du "Cassandra", du "Turret Bell" et du "John Lambert" le prouvent. Quand nous avons appris que les armateurs engageaient les pilotes que nous avions privés de leur certificat, nous avons cru devoir imposer cette restriction.

M. DANIEL : L'article auquel celui-ci fait allusion s'aplique aux navires exemptés du pilotage obligatoire. J'appellerai l'attention du ministre à l'article suivant de la loi, à savoir l'article 478, où il verra que les autorités qui réglementent le pilotage dans certaines circonscriptions de pilotage ont le droit, nonobstant les dispositions de ce dernier article, de faire des règlements au sujet des navires exemptés du pilotage obligatoire. Les ports qui y sont indiqués sont Halifax, Sydney, Miramichi et Pictou. Je ferai observer au ministre que les autorités compétentes à Saint-Jean sont les commissaires du pilotage, et qu'ils exercent autant d'autorité en matière de pilotage dans ce port qu'aucune autre commission du même genre dans les autres ports du Canada. J'ai essayé de savoir au département pourquoi les autorités du pilotage dans le port de Saint-Jean n'étaient pas investies des mêmes pouvoirs que les commissions analogues dans les ports que je viens de nommer et on n'a pu me renseigner. Je ne sais pas si le ministre a pu depuis en trouver la raison, mais quand je lui en ai parlé, il n'a pu me dire pourquoi le port de Saint-Jean n'est pas inclus dans l'article 478.

L'hon. M. BRODEUR : Récemment, dans une conversation particulière, l'honorable député a appelé mon attention sur ce point. J'en ai parlé aux fonctionnaires de mon département, et ils n'ont pas pu me renseigner. C'est probalement parce que le port de Saint-Jean est soumis à une législation spéciale datant de 25 ans prés, et qu'il fait exception à la loi générale.,

M. DANIEL : Cela n'affecte pas le pilotage.

L'hon. M. BRODEUR : Je sais. Il s'agissait de l'administration du port lui-même, mais c'est probablement à cause de cette loi spéciale qu'il n'est pas mentionné à l'article 478 avec les autres ports. Je me renseignerai sur cette question, et s'il n'est pas de raison d'exclure Saint-Jean des avantages de cette disposition de la loi, il faudra modifier la loi. Je puis me tromper, mais il me semble que la chambre de commerce a signifié quelque protêt sous prétexte que si le port de Saint-Jean était placé sur le même pied que les autres, il s'ensuivrait probablement une augmentation de droits à la charge des armateurs.

M. DANIEL : Pas nécesairement, si tout dépend des règlements prescrits par les commissaires du pilotage. Je ne sais pas s'ils sont tous nommés par le conseil mixte ou partie par celui-ci et partie par le Gouvernement, mais le fait de confier ce soin entièrement aux commissaires du pilotage n'augmenterait pas nécessairement les droits de pilotage.

L'hon. M. BRODEUR : Oui, c'est possible, car alors le port de Saint-Jean tomberait sous le régime de l'article 477, en vertu duquel tous les navires voyageant entre les ports de la Nouvelle-Ecosse et un endroit quelconque de la baie de Fundy et Saint-Jean ne seraient pas astreints au paiement des droits de pilotage, tandis qu'en vertu de l'article 478, les commissaires du pilotage ont le droit d'imposer ces droits. Je crois que c'est l'objection qu'a soulevée la chambre de commerce.

M. DANIEL : Cet article conférera probablement aux commissaires le droit d'imposer des droits de pilotage sur certains navires présentement exemptés, mais la question est de savoir si dans les circonstances il n'est pas juste et raisonnable de le leur conférer.

L'hon. M. BRODEUR : On estime que Saint-Jean est un port trop important pour cela.

M. FINLAYSON propose d'ajouter le paragraphe suivant à l'article 10 :

Est modifié le paragraphe 1 de l'article 477 par l'addition des mots suivants:

Les navires se dirigeant vers ou abordant dans un port pour se mettre à l'abri sont exempts de droits de pilotage.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas d'objection à insérer cette disposition qui a été approuvée par le sous-comité auquel a été soumis le projet de loi tendant à modifier la loi de la marine marchande.

Sur le paragraphe 11.

Les alinéas (i) et (j) de l'article 565 de ladite loi sont abrogés et remplacés par les suivants:

i) "passagers" signifie toutes personnes transportées sur un bateau à vapeur, autres que le capitaine et les hommes d'équipage, le propriétaire, sa famille et les domestiques de sa maison, et autres que les hôtes du proprié-

taire de tout bateau à vapeur employé exclusivement comme bateau de plaisance, si ces hôtes sont transportés sur ce bateau à vapeur sans rémunération ou profit d'aucune sorte; et

j) "bateau à vapeur à passagers" signifie bateau à vapeur transportant des passagers.

L'hon. M. BRODEUR : L'objet est de définir clairement le "passager". On a demandé au département de permettre aux propriétaires de bateaux marchands de prendre leurs hôtes à leur bord. Craignant qu'en accordant cette permission ces bateaux marchands se mettraient à transporter des passagers, nous avons cru devoir définir clairement que ce privilège leur serait interdit.

Sur l'article 14 (nouvel article 591).

L'hon. M. BRODEUR : L'ancien article 591 prescrit simplement qu'avis doit être donné à l'inspecteur. Nous voulons qu'il soit bien compris que c'est à l'inspecteur qui a délivré le certificat.

M. R. L. BORDEN : L'expression est un peu étrange : " doit donner avis de tel accident au bureau de l'inspecteur." Pourquoi " au bureau "?

L'hon. M. BRODEUR : Nous avions proposé que l'avis fût signifié à l'inspecteur, mais le Sénat crut qu'il valait mieux dire "au bureau de l'inspecteur", au cas où l'inspecteur lui-même fût décédé ou parti ailleurs ou remplacé. Cette idée a été suggérée, je crois, par le chef de l'opposition au Sénat, et nous l'avons acceptée voulant éviter toute équivoque.

M. R. L. BORDEN : La tournure de phrase est insuitée. J'aurais cru que les mots "à l'inspecteur qui a délivré le certificat ou à son successeur attitré" eussent été préférables.

M. J. D. REID : L'inspecteur est souvent absent de son bureau. Allez au bureau de l'inspecteur à Kingston pendant qu'il est en tournée officielle, et vous trouverez son bureau fermé.

L'hon. M. BRODEUR . Il y a toujours quelqu'un pour faire le travail de bureau. On suppose que l'inspecteur laisse quelqu'un à son bureau.

M. J. D. REID : Les inspecteurs n'ont pas de commis.

L'hon. M. BRODEUR : Ils ont quelque autre ouvrage à faire, et laissent quelqu'un au bureau pour s'occuper de ces matières.

M. J. D. REID : J'ai souvent trouvé le bureau fermé à clef à Kingston pendant que l'inspecteur était allé faire ses visites.

L'hon. M. BRODEUR : Il est possible, je crois, d'amender cet article. Que penserait le chef de l'opposition de l'expression "faire rapport de tel accident au bureau de l'inspecteur" ?

M. R. L. BORDEN : Le même objection se présente. Mais, cela peut toujours faire. Je ne critique pas les mots.

M. DANIEL : L'inspecteur des carènes est-il aussi inspecteur des machines ?

L'hon. M. BRODEUR : Il y a l'inspecteur des coques et l'inspecteur des chaudières et des machines. Le rapport doit être fait à l'inspecteur qui a délivré le certificat.

M. R. L. BORDEN : Je suggérerais le moyen d'obvier à cet inconvénient ; c'est, je crois, en ordonnant que le rapport soit fait par écrit. Si la personne qui va faire le rapport trouve le bureau fermé, elle pourra encore exécuter la lettre de la loi tel que statué ici, en faisant sur le lieu même son rapport par écrit.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas d'objection à accepter cet amendement.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 15 (avis de changement des officiers porteurs de certificats.)

M. SINCLAIR : Je crois que le paragraphe 2 de cet article n'est pas désirable. Il impose un nouveau devoir au capitaine ou au propriétaire d'un navire en l'obligeant d'avertir l'inspecteur quand il change un officier. Les bateaux à vapeur traversant l'Atlantique ont coutume de changer leurs officiers à chaque voyage, et ce serait fort embarrassant pour le capitaine de faire rapport chaque fois du changement de ses officiers à l'inspecteur qui, je suppose, est un fonctionnaire à Ottawa, et qui pourrait tout simplement mettre ce rapport dans ses casiers. Le capitaine serait ennuyé et personne ne s'en trouverait mieux.

C'est l'officier de douane qui est chargé par la loi de s'assurer si les capitaines et seconds sont munis de leurs certificats. Si vous voulez imposer le même devoir aux douaniers pour ce qui concerne les mécaniciens, je n'ai aucune objection. Vous devriez supprimer le paragraphe.

M. PARDEE : J'approuve les remarques de mon honorable ami de la Nouvelle-Ecosse (M. Sinclair). Si vous imposez cette obligation aux capitaines dans les eaux intérieures, je suis sûr que voici une loi qui ne sera pas beaucoup respectée, car l'on change bien souvent d'officiers au cours d'une saison dans les eaux de l'intérieur. D'ailleurs, cette disposition me paraît quasi impraticable. Je ne vois pas quel intérêt vous sauvegardez par l'imposition de cette obligation, vu que la loi oblige ces officiers à être munis de certificats pour avoir de l'emploi.

L'hon. M. BRODEUR : Au printemps, par exemple, sur les eaux douces, l'inspecteur est tenu de livrer un certificat à toute personne désignée comme devant prendre charge d'un navire. On a pensé que cette disposition serait très sage, car les certificats

établiraient que le bateau est régulièrement équipé, que ceux qui le conduisent sont des officiers porteurs de certificats. S'il se produit un changement parmi ces derniers, nous n'avons plus rien ensuite pour nous garantir que ce bateau remplit les exigences de la loi ; il n'existe aucun rapport pour nous garantir que l'officier est muni d'un certificat que nous avions émis à son prédécesseur. Si nous jugeons qu'il est nécessaire, lors de l'inspection du printemps, d'obtenir les noms des officiers du bord ayant leur certificat et que ces certificats indiquent les noms des officiers, je crois que c'est une sage proposition qu'au moins le changement soit notifié au département. Nous saurons comme cela si le nouvel officier est porteur d'un certificat. Nous n'avons pas assez d'inspecteurs pour faire la visite de tous les bateaux qui naviguent en eau douce et sur mer au Canada. C'est pourquoi il me semble que nous devrions exiger qu'on avertisse le département quand il se produit un changement parmi les officiers du bord.

M. DANIEL : S'il est vrai, comme le dit l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) que le bateau ne peut obtenir un congé sans avoir à bord des officiers dûment autorisés, je ne vois pas la nécessité de cet article.

L'hon. M. BRODEUR : Il est des endroits dans les eaux intérieures où l'on ne délivre pas de congé.

M. SINCLAIR : L'inspecteur est obligé lors de l'inspection du printemps ou de toute autre visite de s'assurer du certificat de capacité des officiers. Le mécanicien est obligé de suspendre son certificat dans la cabine, et le capitaine est passible de $20 d'amende s'il ne s'y trouve pas. Je ne crois pas qu'il se soit jamais produit un cas au Canada où un navire ait voyagé dans nos eaux sans avoir à bord le certificat exigé du mécanicien. L'armateur est passible d'une forte amende s'il emploie un homme sans certificat. Puis il y a cette autre protection pour le public, que l'officier peut être mis en demeure à tout instant de montrer son certificat. Je crois que ces dispositions suffisent, et que nous ne devons pas imposer à l'armateur ou au capitaine une nouvelle responsabilité qui, à mon sens, est inutile. Si nous continuons à encombrer ces gens de nouveaux devoirs nous éloignerons complètement les navires de nos rives. Je doute que le Parlement ait depuis dix ans adopté une seule loi réellement à l'avantage de l'industrie des transports maritimes au Canada. Chaque loi contribue à imposer de nouvelles obligations à celui qui s'efforce d'y réussir. Cette loi est un échantillon de bien d'autres qui ont été sanctionnées. La loi prescrit à tout mécanicien sur un bateau dépassant un certain tonnage d'être muni d'un certificat.

Les remorqueurs avaient le droit au Canada et en Angleterre de circuler sans avoir à bord d'officiers brevetés, et il y a vingt bateaux de ce genre dans les eaux anglaises pour un dans les eaux canadiennes, et les officiers n'ont pas besoin de certificat. Mais pour plaire à quelque collectivité ouvrière en certain endroit, nous imposons à l'armateur la nouvelle obligation d'employer sur les remorqueurs des officiers porteurs de certificats.

Nous avons, je crois, environ 700 remorqueurs au Canada, dont plusieurs engagés au remorquage des billes sur l'Outaouais et autres endroits isolés du nord de cette province. Le mécanicien est souvent le propriétaire de ce remorqueur, ou bien, le fils en est le mécanicien et le propriétaire le capitaine. Ces deux hommes composent tout l'équipage. M. Adamson, chef de cette branche, dit qu'il n'a jamais entendu dire qu'un accident se soit produit parce que ces hommes n'étaient pas munis de certificats. Lisez les dispositions recueillies il y a deux ans de la bouche des armateurs d'Ottawa devant une commission de la Chambre, et vous verrez quelle imposition c'est pour eux d'être obligés sur les rivières du Nord, d'employer des officiers brevetés sur leurs remorqueurs. Mais cette discussion sera plus à propos quand nous passerons à l'étude de l'article qui a été réservé. J'aimerais que les députés qui s'intéressent à cette question l'étudiassent avant que nous la discussions.

L'hon. M. BRODEUR : Cet article sera étudié demain en comité.

Sur l'article 17 (certificats provisoires de mécaniciens).

M. CONMEE : Je crois que les dispositions de la loi en vigueur sont préférables. Un grand nombre de bateaux qui naviguent aujourd'hui seront forcés de cesser par l'application de cette loi, car elle impose, je crois, une nouvelle restriction. A quoi sert de parler d'un remorqueur de la force nominale de quatre chevaux-vapeur ? Quelle est l'utilité de ce genre de bateaux ?

L'hon. M. BRODEUR : L'objet de cet article est simplement de faire face à une situation qui existe au Nouveau-Brunswick. L'article de la loi en vigueur autorise le ministre à mettre un certificat provisoire permettant au mécanicien d'un bateau de naviguer dans certaines eaux déterminées du Canada. Or il arrive que dans le Nouveau-Brunswick, dans le district de Passamaquoddy, des certificats provisoires furent accordés à des officiers naviguant entre Grand-Manan et la terre ferme, mais qui ne leur serviraient pas s'ils voulaient aller au delà d'Eastport. Le changement proposé permet au ministre de définir les limites de leurs voyages.

M. DANIEL : Vous supprimez simplement " dans certaines limites déterminées sur les eaux du Canada " ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, et la limite sera spécifiée telle qu'énoncée sur le certificat. Il s'agit de donner au navigateur l'avantage de pouvoir naviguer non seulement au Canada mais aussi de l'autre côté de la frontière.

M. COMMEE : Malheureusement le ministre, ou quiconque a rédigé cette disposition, avait à l'esprit une situation particulière qui se présente dans une province, oubliant que cette loi a une application générale. Nous avons des bateaux de 40 à 50 chevaux-vapeur sur le lac des Bois, le lac Wabrigoon et une douzaine d'autres. La présente loi va les immobiliser. Ils sont déjà pourtant assez affectés. L'article 26 de la loi, 45 Vict. prévoit que :

Le ministre, sur le rapport d'un examinateur dûment autorisé et qualifié des capitaines et des seconds, peut émettre un certificat provisoire de capitaine à un postulant suffisamment qualifié par ses connaissances et par son expérience pour prendre charge d'un bateau à vapeur d'un tonnage brut n'excédant pas dix tonneaux.

Il y a quelques années, le tonnage fut changé à 20 tonneaux, mais le maximum des passagers ne fut pas augmenté. Aujourd'hui la loi prévoit que l'officier peut prendre charge d'un bateau jaugeant 20 tonneaux bruts, portant un maximum de 20 passagers et naviguant entre les nappes d'eau secondaires de l'intérieur du Canada.

Un hon. DEPUTE : Cet article s'applique aux maîtres au cabotage, et celui-ci aux mécaniciens.

M. COMMEE : La même disposition s'applique aux mécaniciens. Sur les nappes d'eau secondaires de l'intérieur, la loi n'est pas respectée et ne peut l'être. Les gens ont le droit de faire leurs affaires, et ils les feront au risque de violer la loi, si celle-ci n'est pas faite pour s'adopter à leurs circonstances. C'est ce qui se pratique aujourd'hui. Des bateaux jaugeant de 80 à 100 tonneaux et indiquant de 25 à 50 chevaux-vapeur naviguent sur les eaux intérieures qui règnent sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique en construction. Cette disposition les atteint également car ils excèdent un jaugeage de 20 tonneaux. La loi veut que les armateurs aient sur les bateaux de tonnage un officier muni d'un certificat, à moins que cet officier ne soit autorisé en vertu des règlements du département qui sont, je crois, souvent à la discrétion de l'inscription. Cependant, le bateau ainsi confié à un maître muni de certificat ne peut transporter plus de 10 passagers. Ce n'est pas du tout raisonnable.

Quel bon but pensez-vous atteindre ? Sans compter que vous causez de l'inconvénient et imposez des conditions impossibles aux armateurs et ceux qui conduisent les navires. On peut prétendre qu'il est facile d'avoir des capitaines et mécaniciens brevetés pour prendre charge de ces bateaux. Mais vous n'êtes pas capables.

M. J. D. REID : Pourquoi ?

M. CONMEE : Prenez les meilleurs officiers licenciés des Grands lacs et faites-les naviguer sur le lac des Bois, et ils ne pourront conduire un bateau de 20 tonneaux parce qu'il n'existe pas de carte. Personne ne peut conduire un bateau sur ces petits lacs fermés à moins d'avoir été élevé dans le voisinage et d'être familier avec ces eaux.

M. J. D. REID : Pourquoi ne se fait-il pas délivrer un certificat ou de capitaine ou de mécanicien ?

M. COMMEE : C'est ce qu'il devrait faire, mais la loi ne le lui permet pas. Le moyen de remédier à cet état de choses n'est pas d'imposer des conditions plus onéreuses, mais de donner plus de latitude aux inspecteurs.

Ceux-ci doivent connaître leur affaire. Pourquoi ne pas les laisser libres de décider quel bateau un officier est en état de pouvoir conduire ? Si le bateau peut porter 20 passagers, dites-le ; mais s'il en peut porter plus, pourquoi le défendez-vous ? Si un entrepreneur veut transporter son équipe de 50 à 100 hommes d'un lieu à un autre, va-t-il faire 10 voyages quand il pourrait n'en faire qu'un seul ? Le bateau est assez grand et très solide. Quel résultat pensez-vous atteindre en imposant une telle condition ? Le ministre doit voir que l'entrepreneur courra le risque, que le bateau prendra à son bord plus de passagers qu'il n'est autorisé, quitte à encourir l'amende prévue.

Je prétends que vous devriez changer cela, qu'au lieu de fixer la limite à 4 chevaux-vapeur vous portiez à 30 ou 40 chevaux-vapeur, quand il s'agit d'une loi applicable à toute l'étendue du Canada. L'honorable député de Strathcona (M. McIntyre) a fait la même observation au sujet de certains cours d'eau dans son comté. Il a déclaré que personne ne peut conduire un bateau sur ces rivières, à moins de les connaître, et qu'il ne peut devenir capitaine à moins d'y avoir navigué pendant au moins un an. Vous ne pouvez engager personne pour prendre charge de ces bateaux, hormis des hommes qui ont acquis des connaissances pratiques des lieux mêmes ou du cours d'eau particulier sur lequel ils naviguent. Donc, au lieu de rendre la loi plus rigoureuse, nous devrions en supprimer ces conditions embarrassantes, qui n'ont aucun effet pratique et ne protègent aucunement le public.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'approuve pas la dernière remarque de l'honorable député (M. Conmee). Nous n'ajoutons pas aux rigueurs de la loi, bien au contraire. La loi en vigueur prévoit qu'un certificat provi-

soire peut être délivré à un mécanicien sur un bateau d'une force nominale de 4 chevaux-vapeur si la machine est à un seul cylindre, et de 9 chevaux-vapeur, si la machine est du genre compound. Nous portons cette limite à 14 chevaux-vapeur. Au lieu d'augmenter les restrictions, comme le prétend l'honorable député, nous agissons dans le sens qu'il suggère. Je ne partage pas tout à fait l'idée émise par l'honorable député, que nous devrions laisser l'émission des certificats entièrement à la discrétion des inspecteurs. Naturellement, s'il se présente des cas exceptionnels, nous ne voulons pas agir de façon à causer d'injustice à personne, mais n'est-il pas dangereux de confier la conduite d'un bateau à passagers à des officiers qui n'ont pas toute la compétence voulue ? Pourquoi ces officiers ne subiraient-ils pas l'examen pour obtenir leur certificat ? Nous sommes prêts à le leur accorder s'il s'agit de petis bateaux. Mais, c'est un pas très dangereux et dans la fausse direction d'accorder ces certificats provisoires, comme le propose l'honorable député, aux officiers des bateaux de 40 chevaux-vapeur. Le public voyage sur ces bateaux, et nous devons voir à ce qu'il soit entre des mains absolument sûres. Nous émettons des certificats provisoires dans des cas exceptionnels, et s'il se rencontrait des circonstances où l'application de la loi causerait une grave injustice nous y verrions. Je me rappelle un cas sur le lac Témiscaming il y a quelques années. Le mécanicien d'un bateau partit, et personne ne pouvait prendre charge des machines. Naturellement, nous n'intenterions pas de poursuite quand il y a impossibilité de se procurer du monde. Ordonner que ces bateaux soient conduits par des officiers ayant subi l'examen serait une démarche sérieuse.

M. CONMEE : Le raisonnement du ministre se combat lui-même, car si cette disposition est un amendement et non une restriction, nous avons une idée de l'injustice de la loi en vigueur.

J'ai eu l'honneur d'accompagner auprès du ministre des armateurs dont plusieurs venaient d'une distance de 1,000 milles. Ils lui ont fait voir que s'ils étaient forcés d'engager des officiers porteurs de certificats, ceux-ci n'auraient pour tout travail qu'à toucher leurs gages, tandis que les gens du bord accoutumés à ces nappes d'eau auraient en réalité la direction du bateau. Quel résultat croyez-vous obtenir par une telle disposition ? Je proposerais au ministre de réserver l'article 17 pour l'étudier davantage.

L'hon. M. BRODEUR : Je me ferai un plaisir de consulter M. Adamson qui a beaucoup d'expérience dans ces matières.

M. CONMEE : Je proteste dès maintenant. Ne doit-on pas avoir souci des intérêts des milliers de personnes qui ont engagé leurs capitaux dans ces bateaux et en font leur commerce ? Dire que vous allez consulter les officiers du département n'est pas une réponse satisfaisante aux représentations qui ont été faites. Je proteste contre cela.

M. J. D. REID : Je partage la manière de voir de l'honorable député (M. Conmee). Voici un des projets de loi les plus importants de la session qu'on nous soumet à la veille de la prorogation, tandis qu'il aurait dû être déposé depuis longtemps et renvoyé à un comité d'étude qui aurait entendu les représentations des armateurs. Ce projet prête beaucoup à la critique, mais on nous dit qu'il faut maintenant le laisser passer. Les lois qui régissent la navigation existent depuis bien des années, et nous pourrions facilement les laisser en vigueur pour trois ou quatre mois de plus, en attendant la prochaine session, alors qu'un projet mieux étudié pourrait être déposé et les intéressés pourraient être consultés. Le Gouvernement devra prendre la responsabilité de ce projet de loi, car ce n'est pas traiter convenablement la Chambre de nous le soumettre à une phase si avancée de la session.

L'hon. M. BRODEUR : Le projet est devant la Chambre depuis le 2 juin, et avait été, avant cette date, discuté à fond par le Sénat, et les parties intéressées avaient été entendues. Je l'ai envoyé au Sénat expressément pour donner aux intéressés l'occasion d'exprimer leurs vues.

M. R. L. BORDEN : Ont-ils été entendus devant le Sénat ?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne sais pas si le projet a été soumis à un comité spécial. On me dit que non.

M. J. D. REID : C'est exactement le point que j'ai soulevé.

L'hon. M. BRODEUR : Le projet est devant le Sénat depuis trois mois.

M. CONMEE : Personne ne le savait.

L'hon. M. BRODEUR : Depuis plusieurs sessions l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster), l'honorable député de Simcoe (M. Leighton McCarthy) et l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean) ont saisi la Chambre de divers projets de loi qui ont été discutés à la Chambre et renvoyés à des comités spéciaux. La modification proposée dans cet article réside dans les mots seulement, et fait disparaître plusieurs des objections qui ont été mentionnées.

M. J. D. REID : Le ministre admet pratiquement qu'il ne connaît rien de ce bill, et qu'il devra consulter un de ses officiers qui n'est pas ici. Ce bill a été préparé par cet officier qui, sans doute, a fait de son mieux, et bien que juste en théorie, il peut être tout à fait faux en pratique. Je veux la loi la plus parfaite qu'il soit possible de

faire, une loi qui protégera le public sans opprimer ceux qui sont intéressés dans ce genre de commerce.

L'hon. M. BRODEUR : En vertu de la loi actuelle, nous délivrons ces certificats provisoires aux mécaniciens seulement des bateaux de 9 chevaux-vapeur à machines compound, et nous proposons maintenant d'étendre l'application de cette disposition aux bateaux de 14 chevaux-vapeur. C'est donc moins de restriction que nous imposons aux armateurs.

L'hon. M. EMMERSON : On m'a dit que certains armateurs des Provinces maritimes ont demandé au Gouvernement d'étendre les dispositions de la loi de façon à permettre aux navires canadiens jaugeant jusqu'à 500 tonneaux de monter jusqu'à la rivière Platte sans capitaine et seconds munis de certificats. Est-ce prévu dans le bill ?

L'hon. M. BRODEUR : Je dirai que cette question a été soulevée au sujet d'une proposition de loi déposée par l'honorable député de Lunenburg (M. A. K. Maclean). Ce bill fut renvoyé à un comité qui entendit les intéressés et fit rapport à l'unanimité en faveur d'un changement dans ce sens. Le comité proposa, je crois, d'adopter la Guyane Anglaise au lieu de la rivière Platte comme limite. Cette disposition sera insérée dans un article spécial du projet de loi.

L'hon. M. EMMERSON : Je m'oppose à cette extension des dispositions de la loi, et je parle au nom des armateurs aussi bien que des capitaines et seconds. J'ai ici une longue communication que je n'ai pas l'intention d'infliger à la Chambre à ce moment, mais j'aimerais savoir quand cet amendement sera discuté.

L'hon. M. BRODEUR : Dès que nous aurons discuté le bill en sa forme actuelle, je crois qu'une motion sera proposée à l'effet d'y insérer l'article adopté par le comité.

M. PERLEY : L'article 17 prévoit l'émission de certificats provisoires aux mécaniciens sur les petis bateaux à passagers. Je crois que le ministre devrait porter la limite de force de ces petits bateaux à 15 ou 20 chevaux-vapeur. Je ferai observer que cet article ne prévoit pas l'émission de certificats provisoires aux mécaniciens sur les remorqueurs. Par exemple, un grand nombre de ces bateaux sont employés sur l'Outaouais au remorquage des billes, et pas un n'a de mécaniciens licenciés, bien que beaucoup parmi eux puissent démonter et remonter les machines et soient depuis bien des années dans le métier. Vous devriez pourvoir ces mécaniciens d'un certificat provisoire.

L'hon. M. BRODEUR : Aucune loi existante ne force les mécaniciens de remorqueurs à se pourvoir d'un certificat. Le projet actuel prescrit à ceux des remorqueurs d'un certain tonnage de subir les examens. Si la Chambre y consent, nous statuerons en sorte que les certificats provisoires soient délivrés aux mécaniciens des remorqueurs.

(Les articles 17, 18 et 19 sont réservés.)

Sur l'article 22 (chargements sur le pont.)

L'hon. M. BRODEUR : L'objet de cette disposition est d'assimiler la phraséologie à celle du même article dans la loi anglaise.

Sur l'article 25.

L'article 732 de la loi de la marine marchande au Canada est amendé par l'addition de l'alinéa suivant:

1) "Certificat" comprend permis et permis de classe.

L'hon. M. BRODEUR : D'après notre loi, il est des cas où nous émettons non seulement des certificats mais des permis.

Sur l'article 28.

Ladite loi est amendée par l'insertion de l'article suivant immédiatement après l'article 782:

782a. Il n'est pas nécessaire de tenir une enquête préliminaire avant l'enquête formelle.

L'hon. M. BRODEUR : C'est pour faire face à certaines éventualités, où, la négligence étant si flagrante, il devient nécessaire de tenir immédiatement une enquête formelle.

J'ai l'intention de proposer l'amendement suivant :

Que les mots suivants soient insérés après l'alinéa b:

Lorsque le ministre a lieu de croire que le capitaine ou le second ou le pilote ou le mécanicien est incapable de remplir ses fonctions ou ne possède pas les connaissances voulues.

C'est afin de parer au cas où un officier peut être aveugle ou atteint de quelque infirmité qui le rend complètement inhabile. Aucune disposition ne donne présentement le droit au ministre de tenir une enquête.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 29 :

28. L'article 784 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

784. Une cour qui tient une enquête formelle sur un sinistre maritime doit tenir cette enquête avec deux assesseurs ou plus, choisis à cette fin par le ministre. Ces assesseurs doivent posséder des connaissances dans l'art de la navigation, le génie maritime ou des connaissances spéciales de la matière faisant le sujet de l'enquête, et la cour est seule apte à juger si un assesseur possède les connaissances requises.

L'hon. M. BRODEUR : L'article 784 prévoit que les assesseurs doivent avoir des connaissances dans la marine marchande. Il est possible que nous n'ayons pas de ces experts en disponibilité, mais qu'un officier breveté de la marine royale le soit, et nous avons cru devoir pour cela supprimer les

mots "qui ont eu de l'expérience dans la marine marchande."

M. BERGERON : Le ministre sait-il combien de fois cette loi de la marine marchande au Canada a été modifiée depuis sa première sanction ?

L'hon. M. BRODEUR : Elle l'a été très souvent, comme toute loi de longue existence. Règle générale, nous adoptons les principes suivis en Angleterre. Le Parlement anglais adopte parfois des lois qui affectent même le Canada en matière de commerce maritime, et il est sage que nous assimilions nos propres lois.

M. MONK : Les mécaniciens stationnaires sont-ils visés dans ce bill ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. MONK : Car on m'a représenté à Montréal qu'il est très désirable d'avoir une telle loi pour les mécaniciens stationnaires.

L'hon. M. BRODEUR : C'est affaire aux provinces. Les chaudières sont sous l'inspection provinciale, du moins dans ma province. Le projet de loi ne prévoit de machines et chaudières à vapeur que celles des bateaux.

M. MONK : Mais le projet ne vise pas seulement l'inspection des chaudières et machines, mais exige aux mécaniciens de subir l'examen.

L'hon. M. BRODEUR : Ce sont les autorités provinciales qui s'occupent des matières concernant les mécaniciens stationnaires.

M. MONK : C'est possible.

L'hon. M. BRODEUR : Je propose l'insertion de l'article suivant dans le projet, et j'y appelle surtout l'attention de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) :

1. Le paragraphe f) de l'article 72 de la loi de la marine marchande du Canada est abrogé et le paragraphe suivant y est substitué:

f) Voyage de cabotage signifie un voyage entre tout port ou endroit sur la côte orientale du Canada et tout autre port ou endroit sur ladite côte ou à Terre-Neuve, au Labrador ou à Saint-Pierre-et-Miquelon ou un port ou un endroit sur la côte orientale des Etats-Unis d'Amérique ou du Mexique ou de l'Amérique Centrale, ou des Indes Occidentales, ou sur la côte orientale de l'Amérique Méridionale, pas plus au sud que cinq degrés de latitude nord, et signifie aussi un voyage entre tout port ou endroit sur telle côte ou sur la côte occidentale des Etats-Unis d'Amérique, pas plus au sud que le port de Portland, dans l'état d'Orégon, et pas plus au nord que le cap Spencer dans le territoire de l'Alaska, ou tout détroit ou baie ayant son entrée sur le côté est dudit cap.

L'honorable député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) a déposé à cette session un projet de loi délimitant le cabotage. Il fut renvoyé à un comité spécial de la Chambre autorisé à prendre des dépositions. Ce comité fit un rapport unanime, définissant le cabotage comme la navigation entre les ports du Canada et le cap Hatteras. Mais le cap Hatteras est dans la Caroline Septentrionale, et la plus forte partie du commerce de cabotage des Provinces maritimes n'est pas dans cette direction, mais plus particulièrement avec les Indes Occidentales. On a jugé à propos de délimiter le cabotage tel que je viens de le lire dans cet article.

L'hon. M. EMMERSON : Où se trouve cette limite ?

L'hon. M. BRODEUR : A la Guyane Anglaise.

L'hon. M. EMMERSON : J'aimerais à porter à l'attention de la Chambre, particulièrement du ministre, le contenu d'une lettre que j'ai reçue d'un capitaine au long cours en retraite, un loup de mer qui a fait le tour du monde et a acquis beaucoup d'expérience. Je puis mieux m'acquitter de ma tâche en lisant des extraits de cette lettre :

Je remarque qu'on a fait venir de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard des témoins qui sont désireux de permettre aux navires canadiens jaugeant jusqu'à 500 tonneaux de partir en course jusqu'à la rivière Platte sans avoir à bord un second muni d'un certificat de capacité.

Cette agitation a pris naissance sans doute parmi les propriétaires de caboteurs qui voudraient équiper leurs navires d'hommes inférieurs pour officiers. C'est certainement, monsieur, un pas en arrière, et ce n'est pas à l'avantage bien compris de la marine marchande canadienne. Cette tentative est due, incontestablement, à ces armateurs qui assurent leurs navires dans les grandes compagnies et ne prennent eux-mêmes que peu ou point de risque.

L'auteur n'a jamais connu un armateur naviguant à ses propres risques qui ne préférât pas engager des capitaines et seconds expérimentés. J'ai subi les examens en Angleterre avant même que le Canada eût commencé à émettre des certificats. Nous n'étions pas tenus en Angleterre à cette époque de nous munir d'un certificat; on nous permettait de déclarer ou de prendre congé, si le navire était de la province, mais nous ne pouvions pas partir comme capitaine ou second à bord d'un navire du Royaume-Uni à moins d'avoir un service, attestant que nous avions été capitaines antérieurement à 1851, date d'origine des certificats de capacité en Angleterre. Les examens en Grande-Bretagne sont un peu plus difficiles qu'au Canada, mais ils ont d'excellentes écoles préparatoires où les postulants acquerrent une manière prescrite de faire le travail requis pour subir l'examen, et, dans mon opinion, c'est le moyen voulu et nécessaire. L'homme qui n'a ni l'intelligence ni l'énergie voulues pour réussir ne doit pas être placé dans la position responsable d'un capitaine ou d'un second à bord d'un navire chargé d'une précieuse cargaison et manœuvré par un équipage dont la vie dépend de lui.

Il est tout aussi important que le second soit porteur d'un certificat de capacité que le capitaine, car le capitaine peut mourir ou se trouver désemparé tout à coup, et pourquoi mettre en péril ou risquer la vie d'un équipage et la sécurité d'un navire et d'une cargaison de grande valeur parce que l'armateur peut économiser quelques dollars par mois sur les gages d'un second?

Je regrette de vous ennuyer avec un aussi long document, mais je connais le sujet que je traite. Je sais par moi-même que j'étais bon second et bon capitaine avant d'avoir mon certificat de capacité, mais que j'étais encore meilleur et plus capable après l'avoir mérité.

Je pourrais vous donner plusieurs exemples des avantages de ces examens, mais je ne veux pas infliger trop de lecture. Mais ne rétrogradons pas, car s'il est nécessaire pour ceux qui pratiquent la loi, la médecine, le génie civil, la dentisterie et la pharmacie de subir des examens et d'obtenir des certificats de compétence, cela est également nécessaire aux capitaines et seconds de navires, car un petit vaisseau peut facilement faire sombrer un grand paquebot qui portera des milliers de passagers.

Un argument très fort en faveur de la continuation des examens et de l'émission de certificats de compétence, que je ne puis laisser de côté, est le fait que le porteur d'un certificat est dans une grande mesure responsable de toute négligence dans l'exécution de ses fonctions, qu'il est responsable et doit rendre compte de sa conduite au département de la Marine de la chambre de commerce du Royaume-Uni ou à la cour d'amirauté de ce pays, ou à une cour consulaire de sujets anglais dans un pays étranger, et ces tribunaux peuvent, sur preuves suffisantes, soit annuler entièrement son certificat, soit le suspendre pendant une période quelconque, ce qui le dégrade et l'empêche de reprendre son grade sur un navire anglais tant que le tribunal qui l'a dégradé, ou un tribunal d'autorité égale, l'ait réintégré dans ses titres, et lui ait remis son certificat. Je vous assure, monsieur, que cette seule crainte porte celui qui possède un certificat à donner une attention plus particulière à l'exécution de ses devoirs, et l'engage à étudier constamment les règlements de la navigation adoptés par toutes les nations, pour la gouverne des bâtiments lorsqu'ils se rencontrent ou approchent les uns des autres, afin d'éviter les collisions en mer, et étudier aussi les règlements du pays duquel il tient son certificat.

M. A. K. MACLEAN : Je ferai remarquer à l'honorable député que quelle que soit la valeur de cette lettre, elle n'a aucun rapport quelconque avec l'article en discussion devant le comité, mais elle pourrait peut-être en avoir avec l'article suivant.

L'hon. M. EMMERSON : Je crois que la lettre peut s'appliquer au présent article, parce que le même principe est en jeu. On nous propose de faire un mouvement rétrograde, à mon avis.

L'hon. M. BRODEUR : On a publié une proposition d'augmenter le tonnage des vaisseaux. Je veux proposer deux amendements.

L'hon. M. EMMERSON : Mais ils contiennent tous la même idée. En premier lieu vous définissez ce que c'est que le cabotage, mais vous augmentez la longueur des voyages.

L'hon. M. BRODEUR : Les capitaines et les mécaniciens de navires ne veulent pas de cela.

M. A. K. MACLEAN : Le but de cet article est de définir et fixer les limites du cabotage sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. Jusqu'à l'année 1903 les limites sud du commerce de cabotage s'étendaient jusqu'au cap Horn sur la côte ouest, et conséquemment les vaisseaux pouvaient naviguer sur toute la côte de l'Amérique nord et sud.

L'Angleterre propose aujourd'hui de diviser le commerce maritime entre navires anglais et navires étrangers.

Il n'est pas nécessaire à un navire anglais qui navigue sur les côtes d'Angleterre d'avoir un capitaine ou un second diplômés. Il est aussi difficile de naviguer sur les côtes d'Irlande, d'Ecosse ou d'Angleterre qu'entre les provinces maritimes et les Antilles Anglaises. La loi anglaise n'exige aucun diplôme. Celle des Etats-Unis concernant le commerce de cabotage permet aux vaisseaux américains de faire le commerce à Cuba et dans les Philippines, ce qui signifie qu'il n'y a virtuellement aucune restriction. On propose de fixer la limite sud de notre cabotage à la Guyane Anglaise.

L'hon. M. EMMERSON : Jusqu'à tout récemment, les Etats-Unis n'exigeaient aucun certificat.

M. A. K. MACLEAN : Nous faisons un commerce considérable avec les Antilles anglaises. Plusieurs de nos petits vaisseaux désirent faire ce commerce, si rien ne les en empêche.

M. BERGERON : Cette loi n'a-t-elle pas pour objet de leur rendre la chose plus facile?

M. A. K. MACLEAN : Oui ; pour les navires d'un certain tonnage elle fera disparaître quelques restrictions. Les navigateurs des Provinces maritimes disent qu'elle est nécessaire dans l'intérêt de notre commerce de cabotage, qui est gêné aujourd'hui par la loi actuelle.

M. BERGERON : Pouvez-vous citer des cas?

M. A. K. MACLEAN : Je crois que ce que j'ai dit s'applique à toutes les Provinces maritimes en général. Le comité a entendu plusieurs dépositions. Les propriétaires de navires et les capitaines semblaient d'opinion qu'il était désirable d'étendre les limites de notre commerce de cabotage. Il y a certaines objections à augmenter le tonnage des navires que certains capitaines et seconds ont la permission de commander.

M. BERGERON : Je trouve qu'il est bien tard dans la session pour proposer des mesures de ce genre. Nous n'avons pas le temps d'examiner l'ancienne loi et de la comparer avec les amendements que l'on nous propose.

L'hon. M. BRODEUR : Ce bill a été déposé au mois de décembre dernier et a été renvoyé à un comité qui l'étudie et a entendu des témoins.

M. BERGERON : Ce bill ne vient-il pas du Sénat?

L'hon. M. BRODEUR : Cet amendement est proposé par le comité. Il n'était pas dans le bill. Le bill présenté au Sénat était un bill du Gouvernement, et est venu devant cette Chambre après avoir été environ deux mois devant le Sénat.

M. BERGERON : Qu'est devenu l'autre bill?

L'hon. M. BRODEUR : L'autre bill est sur le feuilleton, c'est le bill n° 12. Il a été présenté à l'ouverture de la session.

M. R. L. BORDEN : D'après une décision de M. l'Orateur, au commencement de la session, nous ne pourrions pas nous occuper de ce bill.

M. FINLAY : Le comité a fait rapport de ce bill il y a plus d'un mois.

M. R. L. BORDEN : Mais s'il y a un article semblable dans le bill qui est sur le feuilleton, d'après la décision de l'Orateur, nous ne pouvons pas toucher à celui-ci.

L'hon. M. BRODEUR : Il ne peut être adopté que du consentement unanime de la Chambre.

M. BERGERON : On n'a pas demandé ce consentement ; on aurait dû le faire avant.

L'hon. M. EMMERSON : Si l'on examine la loi de 1903, on verra que le terme " loi de cabotage " y a été défini et que sur la côte est des Etats-Unis, les vaisseaux de cabotage pouvaient aller au sud jusqu'au cap Hatteras, dans l'état de la Caroline du nord. Ils pouvaient se rendre vers le nord jusquà Terre-Neuve, Labrador et Saint-Pierre Miquelon, mais au sud ils ne pouvaient dépasser la côte de la Floride. En vertu de l'amendement qui est proposé maitenant, un bateau de cabotage...

M. BERGERON : Peut faire le tour du monde.

L'hon. M. EMMERSON : Peut aller virtuellement partout sur les côtes de l'Amérique du sud.

M. DANIEL : Il ne peut traverser l'équateur.

L'hon. M. EMMERSON : Il est peut-être aussi bon qu'il en soit ainsi.

M. A. K. MACLEAN.

M. DANIEL : Non, parce qu'il est plus difficile de franchir l'équateur que d'y approcher. D'après les dépositions que nous avons entendues devant le comité, cette question a été discutée très au long. Quelques membres du comité ont voulu étendre la limite des voyages jsqu'à la rivière Platte, mais les navigateurs d'expérience que nous avons entendus s'opposaient à donner un certificat qui permettrait à un bateau de cabotage de dépasser l'équateur, à cause des difficultés de navigation que l'on rencontre dans cette région. Telle est la raison réelle pour laquelle l'extension n'a pas été accordée.

L'hon. M. EMMERSON : Naturellement, mon honorable ami (M. Daniel) qui était membre de ce comité et qui a entendu toutes ces déclarations, est en bien meilleure position que je le suis de traiter cette question. Mais je persiste à dire qu'il doit être beaucoup plus dfficile à naviguer au sud du cap Hatteras qu'au nord.

M. A. K. MACLEAN : Pourquoi ?

L'hon. M. EMMERSON : Une des parties des plus difficiles de la côte est des Etats-Unis pour la navigation est celle située au sud de Hatteras. Les vaisseaux qui viennent des Indes orientales ou de l'Amérique du Sud, rencontrent beaucoup de difficultés lorsqu'ils approchent du cap Hatteras. Je ne prétends pas, naturellement, avoir des connaissances techniques à ce sujet, mais j'ai toujours entendu dire par des capitaines au long cours, que le voyage entre les ports du sud et les ports canadiens, surtout en hiver, étaient très difficiles dans les environs du cap Hatteras. Dans tous les cas, par cet amendement, vous relâchez les règlements et permettez que des navires soient conduits par des capitaines n'ayant pas de diplômes...

M. A. K. MACLEAN : Non.

L'hon. M. EMMERSON : Vous exigez, ce que l'on apeplle des certificats de cabotage, mais vous permettez à ces porteurs de certificats de faire des voyages qui ne sont pas réellement du cabotage. Un navire de cabotage partant d'un des ports du Canada pourra aller jusqu'à Cape Cod et ensuite poursuivre sa route plus loin. S'il va à New-York il devra passer dans le bras de mer, s'il va à Philadelphie, il passera au large, mais quelquefois il pourra traverser le bras de mer. A mon avis, nous faisons un pas en arrière en exigeant plus de capitaines diplômés pour faire ces longs voyages. On permet à des vaisseaux d'une certaine dimension de faire ce commerce de cabotage sans capitaines diplômés. Vous étendez la longueur des voyages et conséquemment, vous diminuez ou abolissez la restriction. Mon honorable ami a dit avec beaucoup de vérité qu les propriétaires de navires avaient demandé cela, que les propriétaires de navires dans la Nouvelle-

Ecosse ont dit qu'il était dans leur intérêt qu'on la leur accordât. La plupart des lois concernant la protection des navires ont été adoptées en dépit des protestations des propriétaires de navires.

M. J. D. REID : L'honorable député s'oppose-t-il à ce bill ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui.

M. J. D. REID : Alors, nous ne pouvons l'étudier, parce qu'il faut le consentement unanime de la Chambre pour cela.

L'hon. M. EMMERSON : Je n'en appelle pas au règlement. Je combats le bill sur des principes.

M. J. D. REID : Cela ne fait pas de différence du moment que vous vous y opposez. Je demande la décision du président sur ce point.

L'hon. M. EMMERSON : Cette objection règlementaire aurait dû être soulevée avant que la Chambre se formât en comité.

L'hon. M. BRODEUR: La Chambre a consenti unanimement à étudier cet article, et une fois la discussion commencée, un député peut exprimer ses vues pour ou contre.

M. BERGERON: L'objection est que nous prenons un article dans un certain bill présenté par un simple député et que nous l'ajoutons à un bill du Gouvernement. Ce bill particulier étant inscrit sur le feuilleton, nous n'avons pas le droit d'agir comme nous le faisons sans le consentement unanime de la Chambre.

L'hon. M. BRODEUR : La Chambre a donné ce consentement unanime.

M. SINCLAIR : Le bill du Gouvernement est soumis à la Chambre et l'honorable député de Lunenburg a parfaitement le droit de proposer son amendement.

M. LENNOX : L'amendement proposé est extrait d'un bill qui est déjà sur le feuilleton des ordres du jour, et l'Orateur a décidé tout récemment que cette chose ne pouvait être faite qu'avec le consentement unanime de la Chambre. Le député de Westmoreland ne consent pas et conséquemment l'étude de ce bill est contraire au règlement.

M. BERGERON : L'autre jour, l'honorable député de York, (M. Maclean) a proposé d'ajouter à un projet de loi du Gouvernement un article d'un autre projet qu'il présentait lui-même, et monsieur l'Orateur a décidé que cela ne pouvait se faire que si la Chambre y consentait unanimement.

L'hon. M. BRODEUR : La Chambre a donné son consentement unanime lorsque j'ai proposé l'étude de cet amendement ; le chef de l'opposition a fait allusion à l'objection que l'on pouvait faire, mais il n'a pas insisté.

M. LENNOX : Un membre de cette Chambre peut soulever l'objection quand il le juge à propos, et le fait qu'il s'objecte détruit le consentement unanime du comité.

M. A. K. MACLEAN : Sur quelle autorité vous basez-vous pour dire cela ?

M. LENNOX : C'est une règle bien reconnue de cette Chambre, et qui a été mise en vigueur tout récemment.

L'hon. M. EMMERSON : J'ai fait connaître certaines objections que j'avais à cette loi. En 1903 le Parlement a décidé que les vaisseaux de cabotage ne devaient pas dépasser le cap Hatteras, et qu'il n'était pas bon pour la sureté de la navigation que des vaisseaux canadiens, naviguant d'un port canadien à un port américain, eussent la permission de dépasser le cap Hatteras, à moins qu'ils ne fussent commandés par des capitaines ou des officiers diplômés en vertu des lois du Canada. Cet amendement tend à dire que cette restriction n'est pas nécessaire. Quelles sont les raisons qui nous empêcheraient de revenir à la loi d'avant 1896, et même d'avant la confédération ?

M. PICKUP : En 1896, le commerce de cabotage comprenait toute la côte de l'Amérique du Sud. C'est en 1903, que le changement eut lieu.

L'hon. M. EMMERSON : Si en 1896, nous étions d'avis que le temps n'était pas arrivé d'obliger tous ceux qui conduisent un navire au delà du cap Hatteras d'être diplômés, la raison est d'autant plus forte.

M. PICKUP : Ce n'est qu'en 1903, que l'on a exigé des diplômes. Avant cette année-là, les diplômes que l'on accordait pour le commerce de cabotage permettaient à un capitaine de naviguer jusque dans l'Amérique du Sud. Il semble injuste de ne pas accorder aujourd'hui aux capitaines de vaisseaux de cabotage les mêmes privilèges que l'on accordait avant 1905.

L'hon. M. EMMERSON : Quelle est la raison de la restriction qui a été faite en 1903 ? Je ne puis comprendre comment le Parlement aurait pu prendre une décision de ce genre, sans qu'il eût eu bonne et suffisante raison. La seule raison que je puisse voir, c'est que l'on a considéré qu'il était de l'intérêt public que ces vaisseaux, lorsqu'ils voulaient passer le cap Hatteras, fussent commandés par des officiers munis de certificats supérieurs à ceux des capitaines de cabotage.

M. SINCLAIR : Je voudrais savoir pourquoi mon honorable ami veut empêcher un bateau de cabotage de dépasser le cap Hatteras lorsque son commerce se fait en grande partie au delà du cap Hatteras, dans les Indes occidentales. Pourquoi veut-il empêcher ce vaisseau d'aller à un endroit

où il prend son trafic, à un endroit où nos vaisseaux vont depuis des générations ? L'honorable député ne peut pas nous citer un seul accident résultant du passage du cap Hatteras. Tous ceux qui ont étudié la question ont compris que l'on avait fait une erreur et que l'on s'était trompé en 1903 lorsqu'on avait fixé la limite au cap Hatteras. Je comprendrais que l'on défendît de contourner le cap Horn, mais dire que nos vaisseaux doivent s'arrêter au cap Hatteras, lorsqu'une grande partie de leur trafic se fait au sud de ce cap, me semble absurde.

L'hon. M. EMMERSON : Nous n'arrêtons pas le trafic. Nous demandons simplement que les vaisseaux qui font ce trafic soient sous la conduite de capitaines possédant les certificats nécessaires.

M. SINCLAIR : Vous fixez les limites d'un voyage de cabotage. Qu'un capitaine possède un diplôme ou n'en possède pas, il est obligé de s'arrêter au cap Hatteras.

L'hon. M. EMMERSON : Mais il peut obtenir un certificat supérieur à celui d'un certificat de cabotage.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami sait que la plupart des marins des Provinces maritimes ne naviguent que sur les côtes, et si on les oblige à prendre des diplômes de long cours, vous placez la plupart d'entre eux dans une position très difficile.

M. J. D. REID : Je demanderai au président de donner sa décision sur ce point.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je décide que la motion est hors d'ordre, à moins que la Chambre n'y donne son consentement unanime.

M. A. K. MACLEAN : Sans vouloir parler sur l'appel au règlement, je voudrais voir la Chambre adopter cette loi sous une forme ou sous une autre, soit en ajoutant des articles au projet du Gouvernement ou soit tel qu'il a été déposé. Il faudra tout autant de temps pour adopter ce projet de loi un peu plus tard dans le cours de la semaine que ce soir. Le ministre pourrait se conformer aux règles de la Chambre en changeant un seul mot dans l'article qu'il nous demande d'ajouter à son projet de loi. De sorte que je ne crois pas que mon honorable ami devrait insister sur son objection.

L'hon. M. EMMERSON : Je désire qu'il soit bien compris que je ne m'oppose pas à cet amendement parce qu'il est contenu dans un autre bill sur le feuilleton des ordres du jour.

M. A. K. MACLEAN : Mon honorable ami voudra-t-il nous exposer son objection, afin que nous la connaissions et puissions y répondre?

M. SINCLAIR.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne m'oppose pas à l'étude de cet article, mais je m'oppose au changement proposé dans la définition de l'expression " commerce de cabotage ", de nature à permettre aux vaisseaux qui sont sous le commandement de personnes munies seulement de certificats de cabotage de méconnaître les limites posées dans la loi de 1903.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. BRODEUR : Je propose que l'article 3 " a " soit ajouté à l'article amendé 96, remplaçant le chiffre 100 par le chiffre 150. La loi dit qu'un voilier de cent tonneaux, enregistré en Canada, peut naviguer dans tout port des côtes du Canada. Je propose maintenant de porter cette limite à 120 tonneaux.

L'hon. M. EMMERSON : Je m'oppose à ce changement pour les raisons exposées dans la lettre dont j'ai donné lecture à la Chambre.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. BRODEUR propose que l'article 97 soit modifié en remplaçant les mots " deux cents " par les mots " quatre cents ".

L'hon. M. EMMERSON : Je m'oppose à cette augmentation.

L'hon. M. BRODEUR : Elle n'a trait qu'aux seconds de navires.

L'hon. M. EMMERSON : Le second est souvent obligé de remplacer le capitaine. Très souvent dans les voyages aux Antilles, les capitaines périssent ou meurent dans le cours du voyage, et c'est au second à prendre charge du navire. S'il y a des raisons pour exiger qu'un capitaine soit diplômé, les mêmes raisons existent pour un second.

L'hon. M. BRODEUR : Il n'y a pas de réglementation. Il n'est pas nécessaire aux vaisseaux qui font le commerce sur les côtes d'avoir des capitaines ou des seconds diplômés. Aux Etats-Unis, la limite est de 700 tonneaux. On a démontré devant le comité qu'il était très difficile de trouver des seconds, et dans quelques cas, le départ des vaisseaux a dû être retardé pendant assez longtemps, parce que l'on ne pouvait se procurer des commandants diplômés. Nous ne croyons pas qu'il soit sage d'augmenter la limite à 700 tonneaux, mais le comité a cru qu'il était bon de l'augmenter à 400. C'est avec hésitation que le département a consenti à insérer cet article dans le bill.

(L'amendement est adopté.)

M. KEMP : Avant le rapport de ce bill je voudrais poser au ministre une question. L'article 477, " paiements obligatoires des honoraires de pilotage ' contient certaines exceptions ; il excepte, par exemple, cer-

tains vaisseaux qui voyagent entre les ports des Grands lacs et les ports du Saint-Laurent. Le Gouvernement a-t-il pris note des représentations qui ont été faites par l'association de la marine du Dominion et qu'a-t-il décidé?

L'hon. M. BRODEUR : L'association de la marine du Dominion a fait certaines représentations à ce sujet. Elle a demandé de modifier le bill dans le sens opposé à la proposition que nous faisons, mais je constate en examinant le dossier qu'il était impossible de nous conformer à sa demande. Je pourrais citer plusieurs accidents qui sont dus au fait que les navires n'avaient pas de pilotes capables. Un accident a eu lieu ce printemps. Mon honorable ami comprend la nénessité d'avoir sur les navires voyageant entre Montréal et Québec, ou le chenal est quelque peu étroit, des pilotes compétents. La fédération des armateurs a représenté qu'afin de prévenir les accidents il était nécessaire qu'il y eût toujours des pilotes sur ces vaisseaux. Cette fédération m'a cité le cas du " John-Lambert ". Le capitaine de ce navire possédait un certificat des Etats-Unis et ne connaissait pas les règles du havre de Montréal qui diffèrent de celles des Grands lacs. Cette ignorance a été la cause d'un accident sérieux. Dans un autre cas, un jeune homme que le département avait renvoyé, comme apprenti pilote, à cause de ses habitudes irrégulières, et qui a été accepté pour piloter un de ces vaisseaux des lacs, a été cause d'un autre accident. Nous avons pris toutes les précautions possibles pour rendre plus sûre la navigation du fleuve Saint-Laurent, et il ne conviendrait pas de permettre qu'un homme qui a été renvoyé du service à cause de ses habitudes irrégulières, prît le commandement d'un de ces bateaux et causât de nouveaux accidents.

M. KEMP : Je ne m'oppose pas à cela, et je ne veux pas non plus prendre le temps de la Chambre à discuter la question d'une façon générale. Je veux savoir si ces exceptions ont été abolies. Par exemple, " vaisseaux faisant le commerce entre l'une ou l'autre des provinces de Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Enosse et l'île du Prince-Edouard ". Ces quelques exemptions sont-elles abolies ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. KEMP : Pourquoi alors faire des différences ? Pourquoi légiférer contre les capitaines de navires qui viennent du lac Supérieur, du lac Huron, du lac Erié et du lac Ontario.

L'hon. M. BRODEUR : C'est un privilège dont ne prennent pas avantage ceux auxquels nous l'accordons.

M. KEMP : Mais c'est causer un tort sérieux aux capitaines des Grands lacs qui s'efforce d'établir un commerce entre ces lacs et les ports maritimes. Je ne discuterai pas la chose plus longtemps ; je veux simplement protester.

(Il est fait rapport du projet.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Gouvernement civil. Département de l'Agriculture. Pour payer à G. F. O'Halloran, sous-ministre de l'Agriculture un traitement de $1,000 comme sous-commissaire des brevets, à partir du 1er avril 1908.

M. J. D. REID : Le ministre voudra peut-être nous expliquer pourquoi il ne dépense que $500,000 dans l'intérêt des cultivateurs et près de $6,5000,000. . .

Quelques DEPUTES : Oh ! oh !

M. TALBOT : C'est revenir sur un débat de la semaine dernière ; il est temps d'être sérieux.

M. FOWLER : Le ministre voudra-t-il expliquer ce crédit.

L'hon. M. FISHER (ministre de l'Agriculture) : Il y a quelque temps lorsque cette question a été discutée à l'occasion du bill du service civil j'ai expliqué la situation. Je crois que mon honorable ami (M. Fowler) était présent.

M. FOWLER : Je demanderai si c'est l'intention du Gouvernement d'accorder à ce que je pourrais appeler les grades inférieurs du personnel administratif une augmentation de traitement ?

L'hon. M. FISHER : Il n'y a pas de crédit à cet effet dans le budget supplémentaire. Je ne sais pas ce que l'honorable député veut dire par " grades inférieurs ". Mais le budget contient, autant que je le sache, tout ce que le Gouvernement se propose de demander au Parlement.

M. FOWLER : J'entends par grades inférieurs la première, deuxième et troisième divisions du service public. Les sous-ministres auront une augmentation, et je veux savoir si les autres employés en auront une aussi. Il a été question il y a quelque temps, que ces commis recevraient une augmentation de 10 p. 100 sur leur traitement. Le ministre nous dit que le Gouvernement en a adandonné l'idée, si jamais il l'a eue.

Recensement et statistique.—Somme additionnelle, $5,000.

M. BERGERON : Je croyais que le recensement était terminé ?

L'hon. M. FISHER : Il y a longtemps que le recensement de 1901 est terminé. Mais nous avons maintenant un personnel permanent. L'année dernière nous avons fait le recensement agricole dans les provinces de Québec, Ontario et les Provinces maritimes.

Stations de fumigation.—Montant additionnel requis, $500.

L'hon. M. FISHER : Ces stations de fumigation ont pour objet d'empêcher d'entrer dans le Canada le kermès de San-José. Il est nécessaire de fumer les plants qui nous viennent des Etats-Unis.

M. ARMSTRONG : J'attendais une occasion de parler de la façon blessante dont le ministre de l'Agriculture a traité le comité d'agriculture et les membres de cette Chambre. Il ne serait pas raisonnable de prolonger la discussion sur les questions agricoles à cette période de la session, mais je veux appeler l'attention du ministre sur la manière dont il a traité la résolution que ce comité a adoptée le 20 juin 1905. Cette résolution est ainsi conçue :

Ce comité conçoit qu'il y a un et une injustice envers le Canada dans le maintien de l'embargo anglais sur notre bétail, et croit qu'il serait dans le meilleur intérêt des agriculteurs canadiens d'envoyer auprès du président du bureau d'agriculture d'Angleterre une délégation composée des ministres de l'Agriculture de chacune des provinces du Canada, de donner autant de publicité que possible a leurs démarches de démontrer audit bureau la justice de notre demande que l'acte soit rapporté.

Cette résolution a été adoptée unanimement en comité général de cette Chambre. La gauche et la droite désiraient que le ministre se conformât aux vues exprimées dans la résolution. Or il n'a rien fait pour se rendre à ce désir. Dans sa réponse à cette résolution il se sert des mots suivants:

Le ministre de l'Agriculture n'a fait aucun effort pour réunir une délégation comme celle proposée dans la résolution, parce que, vu les demandes rejetées du Canada et le refus persistant du gouvernement anglais, ainsi que le démontrent les documents déposés, d'amender la loi de façon a permettre l'entrée du bétail sur pied canadien en Angleterre, il croyait que cette démarche aurait été futile et peu digne.

Pourquoi le ministre prétend-il qu'il serait futile et peu digne d'obéir à une résolution de cette Chambre. Il dit que le comité d'agriculture et les membres de cette Chambre ne savaient ce qu'ils faisaient lorsqu'ils ont adopté cette résolution. Je pourrais parcourir toute la correspondance concernant l'embargo du bétail et prouver au ministre qu'il n'a fait aucun effort pour le faire abolir. J'ai devant moi des lettres adressées à lord Strathcona dans lesquelles le ministre déclare distinctement que le gouvernement fédéral ne veut pas se mêler de la question d'embargo sur le bétail en Angleterre. Lorsque le ministre a reçu des lettres de l'association des bouchers d'Angleterre, et lorsqu'il eut appris qu'il se faisait une agitation continuelle dans ce pays d'année en année, pendant qu'ici on lui demandait d'aider quelque peu à ceux qui s'efforçaient de faire lever l'embargo sur le bétail, le ministre au lieu de donner cet encouragement a fait tout l'opposé. Le ministre de l'Agriculture sait que lorsque la Chambre des communes anglaise a voté sur cette question, on a appelé ici l'attention du Gouvernement sur ce fait ; il sait que lorsque les représentations lui venaient des différentes parties du pays lui demandant d'aider à ceux qui travaillaient pour faire lever l'embargo sur le bétail, il refusa de remuer même son petit doigt, et il déclara virtuellement à lord Strathcona, que le Gouvernement ne voulait pas se mêler de l'affaire.

L'hon. M. FISHER : Je ne veux pas continuer la controverse. L'honorable député dit que je suis au courant de toute la question. Je le crois, et je suis prêt à dire, que je n'ai pas agi comme il le prétend. La raison est qu'aussitôt après que cette résolution fut adoptée, le ministre de l'Agriculture en Angleterre déclarait catégoriquement et publiquement que tant qu'il continuerait à être ministre, l'embargo ne serait pas levé. Il a été remplacé par un autre ministre de l'Agriculture qui a déclaré la même chose ; ce dernier, a été remplacé par un troisième ministre appartenant au parti politique opposé et qui a fait absolument la même déclaration. Comme c'est une question du ressort du Parlement anglais, et comme le gouvernement impérial a déclaré à maintes reprises qu'il ne lèverait pas l'embargo, je crois qu'il serait futile et indigne de la part du Canada de s'occuper de la chose plus longtemps.

M. ARMSTRONG : Le ministre sait parfaitement que bien qu'il y eût devant la Chambre des communes anglaise une proposition pour l'abolition de l'embargo...

L'hon. M. FISHER : A quoi a-t-elle abouti ? Elle a subi des défaites sur défaites écrasantes.

M. ARMSTRONG : Oui, mais si le gouvernement anglais avait pu montrer au parlement impérial que les ministres de l'Agriculture du Canada et des différentes provinces demandaient l'abolition de cet embargo, mon honorable ami croit-il que cela n'aurait pas eu beaucoup d'effet sur les Communes anglaises ? Il sait parfaitement qu'au lieu d'accepter la résolution du comité et de la traiter comme il aurait dû le faire, il a manqué à son devoir, et nous ne pouvons pas le censurer trop fortement pour la manière dont il s'est conduit.

L'hon. M. FISHER : Le gouvernement anglais avait devant lui les dépêches officielles du gouvernement canadien contenant de fortes raisons en faveur de l'abolition de l'embargo sur le bétail, et ces représentations ont été mentionnées dans tous les débats qui ont eu lieu dans le parlement impérial sur ce sujet, mais sans aucun effet.

M. STAPLES : Je crois que le ministre de l'Agriculture a tort de ne pas faire de nouveaux efforts pour faire lever l'embargo sur notre bétail. Il devrait certainement s'efforcer de faire approuver par cette Chambre la résolution proposée par le comité de l'Agriculture et la soumettre au gouvernement et au parlement anglais. Il devrait chercher à faire lever l'embargo. C'est essentiel pour le succès de notre agriculture que cet embargo soit aboli et est-ce que dans ces circonstances le ministre va se tenir tranquille et se contenter de dire que la question a été discutée dans le parlement impérial et qu'il n'y a plus rien à faire pour lui que d'accepter la décision qui a été rendue. C'est une raison bien faible et je crois que les cultivateurs ne l'accepteront pas comme le ministre l'espère.

M. ARMSTRONG : Et il a donné instruction à lord Strathcona de ne rien faire dans la matière.

M. STAPLES : Le ministre a-t-il envoyé en Angleterre la résolution adoptée par ce Parlement demandant l'abolition de l'embargo ou a-t-il appelé l'attention du parlement impérial sur la résolution adoptée par le comité de l'agriculture et approuvée par cette Chambre ? Le ministre a-t-il jamais fait cela ?

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami voudra-t-il nous venir en aide, en nous disant ce que l'on pourrait faire auprès du gouvernement anglais que nous n'avons pas encore fait pour obtenir la disparition de l'embargo? Que ferait mon honorable ami ?

M. STAPLES : Je ne resterais pas tranquille comme vous le faites et je ne dirais pas qu'il n'y a plus rien à tenter. Je ferais de nouveaux efforts. C'est justement alors que je travaillerais davantage.

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami se donnerait de la besogne, mais il n'a pas répondu à ma question. Serait-il assez bon de nous dire ce qu'il ferait ? Le gouvernement anglais a fait connaître sa politique; ce gouvernement a une grande majorité dans la Chambre et qu'est-ce que mon honorable ami propose de faire pour la faire changer d'opinion ? Il est inutile de nous dire qu'il travaillerait. Nous travaillons tous.

M. STAPLES : Si j'étais ministre de l'Agriculture je consulterais certainement quelques-uns de mes collègues et j'essaierais de formuler une politique favorable à l'enlèvement de l'embargo.

L'hon. M. FIELDING : Cela ne réussira pas. Que ferait mon honorable ami pour amener ce méchant gouvernement anglais à changer sa politique ?

M. STAPLES : J'apporterais devant lui tous les arguments possibles.

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami a certainement dormi. Il y a longtemps que cela a été fait. Proposez autre chose.

M. STAPLES : Le ministre de l'Agriculture a dit, il y a un instant seulement, qu'il n'avait même pas déposé devant les autorités impériales la résolution qui avait été adoptée par cette Chambre. A-t-il fait alors tout ce qu'il aurait dû faire ?

L'hon. M. FIELDING : Oui et davantage.

M. BERGERON : Le Gouvernement ne pourrait-il pas refuser à l'Angleterre la préférence que nous lui accordons si elle ne veut pas retirer l'embargo sur notre bétail?

L'hon. M. FIELDING : Oui, nous le pourrions, mais nous ne croyons pas que cela serait sage.

M. BERGERON : Pourquoi les cultivateurs du Canada souffriraient-ils du fait que le Gouvernement ne veut pas abolir cette préférence de 33 p. 100 en faveur de l'Angleterre?

L'hon. M. FISHER : Mon honorable ami l'abolirait-il?

M. BERGERON : Oui, je l'abolirais. Cette préférence n'est d'aucune utilité.

L'hon. M. FIELDING : A qui?

M. BERGERON : Au Canada.

M. LENNOX : Avons-nous raison de dire que le ministre de l'Agriculture n'a pas fait les démarches que proposait la résolution ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. LENNOX : Le ministre des Finances nous demande ce que nous ferions. Je crois que les cultivateurs du Canada devraient être représentés dans cette Chambre d'une façon spéciale. Ils sont la base de nos institutions et le comité d'agriculture devrait être un comité particulièrement important. S'il y a un comité de cette Chambre qui a droit au respect c'est bien le comite d'agriculture. Ce comité a adopté unanimement une résolution concernant cette question. Il a représenté avec autant de force et de précision que possible les vues des cultivateurs du Canada. J'ai beaucoup de respect pour le ministre de l'Agriculture. Mais je crois qu'il embrasse beaucoup...

M. D. ROSS : J'en appelle aux règlements. Cette discussion porte-t-elle sur le crédit de $500 pour l'immigration ?

M. LENNOX : Je crois que le ministre de l'Agriculture s'avance beaucoup trop lorsqu'il prend sur lui d'opposer son veto...

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. LENNOX : ...à une résolution du comité de l'Agriculture et à la décision de la volonté de cette Chambre. Lorsque le ministre des Finances nous demande ce qui aurait pu être vrai, il est clair que le ministre de l'Agriculture aurait pu faire dé-

poser ces deux résolutions devant la Chambre des communes d'Angleterre.

M. McKENZIE : Je voudrais dire quelques mots sur cette question vu que c'est moi qui l'ai soulevée devant le comité de l'agriculture. C'est un fait connu que les cultivateurs désirent beaucoup voir l'Angleterre lever l'embargo sur notre bétail. Nous connaissons tous l'attitude du Gouvernement anglais et nous la regrettons beaucoup ; mais je puis dire que j'ai toujours trouvé que le Gouvernement était disposé à faire toutes les démarches en son pouvoir pour soumettre la question au gouvernement anglais. J'appellerai l'attention de l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong) qui critique le ministre de l'Agriculture, avec une si grande sévérité, sur le fait qu'une des dernières tentatives de la part du gouvernement canadien d'amener le gouvernement anglais à ses vues, a été celle faite par le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) lorsqu'il a porté la question devant la conférence impériale et devant le gouvernement anglais, en insistant spécialement sur le fait que l'embargo n'existait qu'à l'égard du bétail canadien, et lorsqu'il fit savoir au gouvernement anglais qu'il se rendrait très agréable aux cultivateurs canadiens au Canada si cet embargo était levé. Je ne désespère pas encore de voir bientôt un plus grand nombre d'Anglais demander eux-mêmes qu'il le soit, afin d'être exemptés de payer les prix exorbitants qu'on leur demande aujourd'hui pour la viande qu'ils consomment.

M. BARR : Il me semble que le président du comité d'agriculture qui a déposé cette résolution demandant au ministre de faire des démarches est très facile à contenter. Nous voyons le président de ce comité après la rebuffade de la part du ministre de l'Agriculture qui ne l'a pas traité avec la courtoisie avec laquelle il aurait dû être traité, venir ici prendre la défense du ministre qui nous déclare qu'il ne transmettra même pas la résolution en Angleterre.

Je dis que si l'Angleterre doit nous traiter de la façon qu'elle nous a traités jusqu'ici au sujet de cet embargo, il est temps que nous prenions nous-mêmes le soin de nos intérêts.

Si nous pouvons obtenir justice, nous devons nous défendre, et peut-être trouverons-nous que la préférence accordée à l'Angleterre n'est pas à l'avantage du Canada. Si l'Angleterre n'est pas disposée à traiter généreusement ses colonies, il est temps alors que le Canada agisse. Le moins que le ministre de l'Agriculture aurait pu faire eût été de transmettre la résolution en Angleterre. Nous nous rappelons tous quand on nous disait, que s'il arrivait un gouvernement libéral au pouvoir en Angleterre le Canada serait beaucoup mieux traité et l'embargo serait levé. Mais aujourd'hui que le parti libéral est arrivé au pouvoir, le gouvernement canadien craint de lui créer des embarras ; c'est pourquoi le ministre de l'Agriculture a traité cette question bien légèrement. Rien ne fait plus de tort à l'agriculture dans la province d'Ontario et dans le Canada en général que cet embargo sur le bétail canadien. Il se fait une agitation en Angleterre parmi les éleveurs de bestiaux en faveur de l'abolition de cet embargo, et je crois que le gouvernement canadien devrait prêter une aide quelconque à ceux qui, en Angleterre, essayent de nous apporter des avantages sous ce rapport. Le temps est passé où l'on pouvait cultiver le blé avec profit dans la province d'Ontario, et les cultivateurs sont obligés de se livrer aujourd'hui à l'élevage du bœuf et du mouton. L'Angleterre met l'embargo sur notre bœuf et récemment elle a mis un embargo de trente jours sur les moutons canadiens passant par les Etats-Unis. Tout cela signifie que le cultivateur canadien ne peut plus élever de moutons avec profit, lorsque la laine ne se vend que 7 ou 8 cents la livre et qu'il y a un embargo de trente jours sur les moutons exportés aux Etats-Unis qui sont notre seul marché. Conséquemment, les cultivateurs d'Ontario n'ont pas d'autres ressources que de se livrer à l'industrie laitière. Je demanderai au ministre de l'Agriculture quelles espérances nous pouvons avoir au sujet des matières que j'ai mentionnées ?

L'hon. M. FISHER : Je désire tout autant que l'honorable député (M. Christie) voir lever l'embargo anglais sur le bétail canadien. Cet embargo est absolument injustifiable. J'ai fait les plus fortes représentations possibles au gouvernement anglais à ce sujet, mais on m'a répondu plusieurs fois que l'on ne pouvait écouter la plainte et que l'embargo ne serait pas levé. Cette réponse m'a été donnée non seulement en ma qualité de ministre de l'Agriculture du Canada mais elle a été réitérée plusieurs fois aux différentes associations anglaises qui ont demandé l'abolition de l'embargo. J'ai confiance que l'agitation qui est faite en Angleterre finira par réussir. Personne n'en serait plus heureux que moi, mais, je regrette de le dire, tout indique que pendant plusieurs années encore elle ne réussira pas. Nous avons fait valoir nos arguments avec autant de force et de vigueur que possible auprès du gouvernement anglais, et je ne crois pas que nous obtenions aucun avantage en les réitérant. Si mes honorables amis de la gauche peuvent proposer quelque moyen d'atteindre cet objet, je serai heureux de l'étudier.

M. ARMSTRONG : Si le ministre est dans ces dispositions pourquoi a-t-il mis de côté la résolution du comité de l'agriculture et de la Chambre et refusé de l'envoyer en Angleterre ?

L'hon. M. FISHER : J'ai dit que j'étais prêt à faire tout ce qui pourrait amener un bon résultat.

M. ARMSTRONG : Il ne s'agit pas de ce que vous pensez.

L'hon. M. FISHER : Je ne vois aucune utilité dans les fanfaronnades. Je sais que la population anglaise qui agite cette question a de grands espoirs de réussir, mais plus d'une fois déjà ces espérances ont été déçues.

M. ARMSTRONG : Elle ne recevait aucune aide du Canada.

L'hon. M. FISHER : Elle a reçu toute l'aide possible du Canada. Elle a les papiers et documents qui ont été soumis au gouvernement anglais et que l'on a utilisés dans le Parlement. Est-il probable que nous puissions accomplir nous-mêmes ce que la population anglaise ne peut accomplir ? Où est l'utilité de répéter ce que nous avons dit tant et plus ?

Je serai toujours prêt à favoriser l'agitation qui se fait en Angleterre, mais je pense que nous n'avons pas lieu d'intervenir à présent. Pensez-vous que si le peuple anglais nous disait de faire quelque chose d'avantageux à l'Angleterre, mais qui porterait préjudice aux intérêts du Canada, il réussirait à nous convaincre ? Pour moi, je pense qu'il passerait tout simplement pour avoir eu l'impertinence de se mêler de nos affaires, et je ne veux pas être ni je veux que le Canada soit traité de cette cavalière façon, comme il a déjà été menacé de l'être.

M. CHRISTIE : La plupart des cultivateurs de l'Ontario font de l'élevage, et il y a en Angleterre un splendide marché pour la vente des bestiaux. L'honorable ministre ne pourrait-il pas faire soumettre nos bestiaux à l'épreuve et obtenir qu'ils puissent être vendus en Angleterre sans avoir été abattus au port d'entrée ?

L'hon. M. FISHER : Mon honorable ami sait pourtant que les maladies qui ont provoqué l'interdiction sont la pleuro-pneumonie, les maladies des pieds et de la bouche, et qu'il n'y a pas d'épreuve contre ces maladies.

M. FOWLER : Voilà une terrible accusation contre le ministre, de la part d'un grand nombre d'agriculteurs distingués, comme les députés de Lambton-est et de Dufferin, et un triste aveu d'impuissance de la part du ministre. Il dit qu'il lui est impossible d'agir. Je pensais qu'il nous avait prouvé que rien ne lui est impossible. Il paraît ne pas avoir de succès dans l'administration de son propre ministère, mais quand il a administré le ministère de la Milice en l'absence de l'honorable ministre qui en a charge, il a trouvé moyen de faire des merveilles ; il a congédié haut la main un des meilleurs officiers que l'Angleterre nous eût encore envoyés. Mais il ne paraît pas avoir assez d'influence auprès du gouvernement britannique, bien que ce gouvernement se compose de ses amis, pour faire lever cette interdiction. Il ne justifie pas les espérances qu'on avait fondées sur lui. Nous pensions avoir enfin trouvé un ministre de l'Agriculture idéal, un homme aux mains robustes, sachant ce que c'est que labourer, semer et récolter, et il nous semblait que nos intérêts seraient bien défendus. Or, il s'est borné à enseigner aux femmes des cultivateurs comment engraisser et tuer les poulets. Le premier ministre a dû, jusqu'à un certain point, lui lier les mains, parce qu'il a déclaré au peuple anglais que nous lui avions accordé le tarif de faveur sans attendre de récompense, et voilà pourquoi le ministre de l'Agriculture ne peut faire ce que demande l'honorable député de Beauharnois. Je déplore que l'honorable ministre ne puisse favoriser la classe agricole plus qu'il ne l'a fait, je déplore qu'il ne puisse obtenir un pauvre demi-million aux cultivateurs, tandis que le ministre de la Milice, grâce à la puissante influence qu'il a sur le Gouvernement, trouve moyen d'obtenir en faveur des militaires six millions et demi.

L'hon. M. FISHER : Je cherche à opérer la compensation en obtenant davantage.

M. TAYLOR : Je demanderai à l'honorable ministre de l'Agriculture pourquoi il a laissé adopter le rapport du comité de l'Agriculture. Ce comité s'est réuni, a rédigé et adopté ce projet de résolution, dont il a été fait rapport à la Chambre qui l'a adopté.

L'honorable ministre de l'Agriculture dit que le comité d'agriculture n'en sait rien et que les membres de cette Chambre qui ont adopté ce rapport n'en savent rien. Pourquoi l'honorable ministre a-t-il mis le comité et la Chambre dans cette situation? Pourquoi n'a-t-il pas dit que le rapport ne pouvait être adopté? Si le président du comité avait à cœur les intérêts de la classe agricole il offrirait sa démission ou bien il réunirait le comité et lui ferait censurer le ministre qui a ainsi traité son rapport.

M. CHRISTIE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quels sont les nouveaux règlements concernant l'importation d'animaux de pur sang des Etats-Unis au Canada?

L'hon. M. FISHER : Je ne puis fournir ce renseignement à mon honorable ami dès maitenant, mais je me le procurerai et le lui enverrai. Pour ce qui est de la quarantaine à laquelle on a soumis les moutons exportés du Canada aux Etats-Unis, nous en avons reçu avis il y a deux ou trois semaines et nous nous sommes mis immédiatement en communication avec le ministère à Washington. Comme nous ne sommes pas encore arrivés à une décision, je ne puis fournir de renseignement détaillé, Tout ce que je puis dire, c'est que, d'après

nous, la quarantaine a été établie parce qu'on a découvert, aux Etats-Unis, une brebis galeuse que l'on croyait avoir été importée du Canada. Nous avons étudié la question afin de connaître précisément les faits qui s'y rattachent. Je n'ai pas encore lu de rapport au sujet de cet incident, mais j'espère pouvoir bientôt découvrir tout ce qui en est et être en état de fournir des renseignements. Nous sommes aussi en communication avec les autorités de Washington au sujet de la question de savoir comment nous pourrions obtenir l'abolition de cette quarantaine.

M. ARMSTRONG : La déclaration que vient de faire l'honorable ministre demande que je fasse consigner, dans le compte rendu des débats, une couple de lettres. La première, en date du 11 octobre 1905, est de lord Strathcona :

Je vous envoie copie d'une lettre en date du 7 août (accompagnée d'un document) que j'ai reçue de l'association nationale des marchands de viande, au sujet de l'interdiction du bétail canadien. Le secrétaire général de la fédération est aussi venu me voir récemment à ce même sujet et je lui ai expliqué l'attitude du gouvernement canadien exposée dans la correspondance que j'ai eu le plaisir d'échanger avec vous. Je crois que les différentes personnes intéressées à ce qu'on lève l'embargo se réuniront le 24 novembre prochain à l'hôtel du palais de Westminster et que la question sera alors débattue de nouveau. Si vous désirez que je fasse quelques démarches par rapport à cette question, vous m'obligerez beaucoup en daignant me dire ce que vous en pensez.

M. Fisher écrivit la lettre que je vais lire :

Je viens de recevoir votre lettre du 11 octobre. J'ai fait dans l'Ouest un voyage de plusieurs semaines au cours duquel on ne m'a fait parvenir que les lettres d'un caractère privé qui m'avaient été adressées depuis mon départ.

J'ai pris note de ce que vous m'avez dit au sujet de l'embargo sur le bétail. Vous semblez penser, comme nous, que nous ne devrions pas nous mêler de cette question qui est maintenant devenue sujet de discussion politique en Angleterre. Je ne vous conseillerais pas de vous occuper du prochain congrès. Toutefois, je vous laisse à juger si, d'après les circonstances qui surviendront, il serait à propos que vous intervinssiez.

Et ainsi de suite.

J'ai ici un mémoire de la Fédération nationale de l'association des marchands de viande. Je pourrais en donner lecture pour l'avantage des Canadiens que cette question intéresse, mais je n'en ai pas le temps. Cependant, je voudrais signaler à l'honorable ministre une autre lettre qu'il a écrite à lord Strathcona le 10 mai 1905. Comme elle est très longue, je n'en lirai qu'une partie. Voici :

Je ne connais pas M. Donald Munro, mais il est bien entendu que ceux qui s'occupent d'expédier en Angleterre du bétail engraissé ne tiennent pas particulièrement à ce que l'embargo disparaisse, cependant, les cultivateurs de ce pays sont d'avis et c'est l'avis général au Canada que cet embargo est injuste et donne à penser que la santé de notre bétail laisse à désirer. Je pense que nous, les Canadiens, ne devrions pas du tout participer à la discussion qui se fait à présent en Angleterre et voilà pourquoi je n'ai rien dit des articles parus dans la presse anglaise ni des déclarations faites par les hommes d'Etat anglais, m'occupant exclusivement de ce qui semblait faire partie des déclarations officielles du ministre.

Je pourrais donner lecture de plusieurs autres lettres pour établir que le ministre, au lieu d'aborder carrément la question, et de s'y intéresser actiivement; au lieu de travailler de toutes ses forces à faire disparaître l'embargo relatif au bétail, s'occupait de questions d'importance secondaire.

Je voudrais avoir le temps d'aller plus loin et de faire voir quel rôle insignifiant le ministre a joué dans toute cette affaire, et comme il s'est peu intéressé à un sujet si important pour la classe agricole. De fait, depuis onze ans il s'est occupé de toute autre chose que du développement de l'industrie de l'élevage, la plus importante du pays. Ses pauvres petits projets de loi qu'il a cru devoir présenter dans l'intérêt de l'agriculture peuvent seulement nous convaincre que nous ne saurions être trop tôt gratifiés d'un nouveau gouvernement qui fera d'autres lois que celles-là pour le progrès de cette importante industrie.

M. OWEN : Je désirerais savoir si le bétail des autres pays est admis en Angleterre à des conditions plus favorables que le bétail canadien ?

L'hon. M. FISHER : Le bétail canadien est admis aux conditions les plus favorables. Il n'y a que le bétail américain qui soit admis aux mêmes conditions que celui-là.

Exposition.—Somme additionnelle nécessaire, $175,000.

M. CROCKET : Cette somme comprend-elle le crédit relatif à l'exposition du Dominion ?

L'hon. M. FISHER : Non ce crédit est un crédit spécial de $50,000 par année et il fait partie du budget principal.

M. CROCKET : Quand aurons-nous une décision au sujet du crédit relatif à l'exposition du Dominion ?

L'hon. M. FISHER : Peu après la session.

M. CROCKET : J'espère que le ministre se souviendra des réclamations de Fredericton. La population de Fredericton serait fort désappointée si le crédit n'était pas accordé à la capitale du Nouveau-Brunswick qui fait maintenant des préparatifs en vue de l'exposition de 1909. Accorder ce crédit à une autre ville, ce serait faire avorter le

projet de l'exposition provinciale à Fredericton.

L'hon. M. FISHER : Il y a plusieurs demandes au sujet desquelles le Gouvernement aura à se prononcer.

M. CROCKET : Mais il n'y a pas de doute que ce crédit devra être accordé au Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. FISHER : Le Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan sont les deux seules provinces qui n'aient pas encore reçu ce crédit. La Saskatchewan le demande pour l'année 1910 et le Nouveau-Brunswick pour l'année 1909.

M. BERGERON : Quel est le total des dépenses au sujet des expositions ?

L'hon. M. FISHER : Il y a au budget principal une somme de $200,000 et il y aura environ $375,000 pour les deux expositions de cette année. C'est la première occasion que nous ayons eue depuis plusieurs années de faire figurer nos produits à l'exposition générale de Londres et je désire faire en sorte qu'ils figurent de la façon la plus avantagense possible, pour la raison que cette exposition est une exposition anglo-française. Nous tenons beaucoup à démontrer quel progrès les Canadiens français habitant une colonie anglaise peuvent réaliser comparativement aux habitants des colonies françaises.

M. BERGERON : Ces expositions peuvent être avantageuses, mais elles laissent à désirer sous certains rapports. L'exposition de Milan semble n'avoir eu aucun résultat. Des hommes d'affaires d'Italie qui sont venus à Ottawa m'ont dit que, dans leur pays, on ne savait pas où s'adresser pour obtenir des renseignements au sujet du Canada, parce qu'il n'y avait pas d'agence canadienne. Une compagnie italienne voulait se procurer un certain nombre de traverses de chemins de fer et elle en aurait probablement acheté une grande quantité au Canada si elle avait su où s'adresser. Comme je l'ai dit, la première fois qu'il s'est agi de cette question, si après chaque exposition il demeurait un agent canadien dans la localité où elle s'est tenue et que cet agent eût des échantillons de nos produits à faire voir au public, ce serait plus avantageux. Nous avons étalé nos marchandises aux différentes expositions de l'univers, mais il est temps que nous établissions des agences. L'ancien gouvernement en avait établit en Australie et le Gouvernement actuel les a maintenues. Cela prouve qu'il est avantageux d'en établir.

L'hon. M. FISHER : Il n'y a pas de doute que le conseil de l'honorable député (M. Bergeron) est excellent. Il est vrai que ces expositions sont de nature a créer une impression favorable mais que cette impression s'évanouit si le travail ne se continue pas. Je ne saurais dire si j'aurais raison de demander, au nom de mon ministère, un crédit pour assurer la continuation du travail. Je crois qu'il appartiendrait plutôt au ministre du Commerce de demander ce crédit.

M. STAPLES : Quand l'honorable ministre fera-t-il imprimer les règlements relatifs à l'importation d'animaux de pur sang des Etats-Unis ? Je crois que ces règlements ont été élaborés par les membres du congrès des éleveurs canadiens qui a eu lieu l'hiver dernier, et par conséquent on a eu le temps de les faire imprimer et publier. Je sais que l'honorable ministre M. Fisher est très occupé. Il a passé quelque temps à surveiller le bill du service civil, puis il a été convaincre la population de Stanstead qu'il n'existait pas de buvette à la Chambre des Communes. Et ainsi de suite. Je pense qu'il devrait revenir à son ministère et tâcher de s'occuper des intérêts des cultivateurs.

L'hon. M. FISHER : Je ne parais pas m'être rendu compte de mes capacités. L'honorable député (M. Staples) m'a fait un compliment, je l'accepte pour ce qu'il vaut, et j'y réponds par des remerciements qu'il peut mériter. L'honorable député m'a blâmé injustement, car ces règlements furent établis par le ministère des Douanes il y a trois ou quatre semaines et tout de suite rendus publics.

Somme additionnelle pour encourager la production et l'usage de graines de qualité supérieure pour ce qui est des produits de la ferme et pour l'application de la loi relative au contrôle $18,000.

M. STAPLES : Comment cet argent sera-t-il dépensé ? Rien de plus important pour l'agriculture que la production et la distribution de bonnes semences.

L'hon. M. FISHER : Je suis heureux d'entendre l'honorable député exprimer cette opinion au sujet du travail que nous faisons. Nous augmentons considérablement le crédit alloué à l'association des producteurs de graines du Manitoba dont l'honorable député représente les intérêts. L'an dernier nous avons publié un livre généralement connu sous le titre de "Farm Weeds" qui a été demandé dans tout le pays avec plus d'empressement que jamais livre ne le fût. Je me propose d'en faire publier une seconde édition dont une partie considérable de ce crédit doit servir à solder les frais.

M. FOWLER : Donnez-vous des exemplaires de ce livre gratuitement ?

L'hon. M. FISHER : Oui. Mais je me demande sérieusement s'il ne faudrait pas en vendre un certain nombre. Nous avons tâché de les donner généralement à des gens que cette question intéressaient et qui étaient dignes de ce don.

M. HENDERSON : L'honorable ministre a-t-il encore des exemplaires de ce livre?

L'hon. M. FISHER : Je serais heureux d'en avoir un pour le passer à un correspondant qui m'en a demandé un.

M. HENDERSON : L'honorable ministre me permettrait-il d'aller le voir demain à ce sujet ?

Lhon. M. FISHER : Oui.

M. FOWLER : Ce crédit couvre-t-il toute la somme dépensée pour envoi d'échantillons de graines ?

L'hon. M. FISHER : Non. Cet item est compris dans le crédit relatif à la Ferme d'expérimentation.

M. FOWLER : Je crois que le volume de ces échantillons devrait être plus considérable.

L'hon. M. FISHER : Il est plus considérable qu'il ne l'était.

M. FOWLER : Il faudrait l'augmenter davantage. Les cultivateurs de mon district sont contents de ces échantillons ; seulement, ils trouvent qu'ils ne sont pas assez volumineux. Il faut tant de temps à un cultivateur pour obtenir de la semence de ces graines de quoi ensemencer une certaine étendue de sa terre que la qualité en est épuisée avant qu'il ait pu en obtenir suffisamment.

L'hon. FISHER : Il peut obtenir en deux ans ce qu'il lui faut, s'il sait s'y prendre.

M. FOWLER : Pour l'avoine, il en faudrait au moins un boisseau.

Quelques VOIX : Hein !

M. FOWLER : Pourquoi pas ? les avocats, les médecins et les autres députés qui m'entourent sont surpris de m'entendre. Mais ceux qui connaissent la culture, comme l'honorable ministre de l'Agriculture et moi-même la connaissons, savent que ce que je dis la a du bon sens. On ne saurait faire de dépense plus profitable que celle-là; l'argent sera mieux placé qui si on le donnait au ministre de la Milice et de la Défense pour acheter des fusils Ross. Si le ministre de l'Agriculture ne croit pas devoir fournir tout un boisseau, comme je le demande, il devrait envoyer 8 livres au lieu de 4.

L'hon. M. FISHER : Nous en envoyons 10 livres à présent.

M. FOWLER : Envoyez-en 20.

M. STAPLES : L'honorable député d'Alberta (M. Herron) a déjà soulevé cette question. Tous les ans les membres de la gauche ont tâché de faire comprendre au ministre la nécessité d'augmenter la quantité de graines envoyée comme échantillon. Au Manitoba la culture ne se fait pas comme dans les provinces de l'Est. Quand un cultivateur reçoit seulement une petite quantité de graines il lui est presque impossible de la conserver séparément. S'il en reçoit un boisseau ou une quantité suffisante pour en ensemencer un acre, il peut en faire la récolte et le battage de façon à ne pas mêler ces graines à d'autres. Il vaudrait mieux que le ministre envoyât ces graines à un moins grand nombre de personnes et en plus grande quantité. Un cultivateur en aurait assez pour ensemencer une couple d'acres et dans un an il pourrait en fournir à ses voisins.

Je suis heureux d'entendre dire au ministre qu'il va distribuer plus libéralement le livre qu'il a publié. Il y a quelque temps je lui ai parlé de fournir de ces livres aux différents conseils municipaux du pays. Depuis lors j'ai reçu une lettre des secrétaires des conseils municipaux de la province du Manitoba ainsi que des préfets demandant que ce livre fût déposé aux bureaux des municipalités comme le ministre l'a fait distribuer dans les différents arrondissements scolaires. Je lui demanderai maintenant s'il a l'intention de mettre cette idée en pratique. Mais tâchons de mettre en pratique cette idée ou quelque autre idée semblable à celle-là. Et voilà pourquoi je demande ce crédit.

M. CLEMENTS : J'approuve les sentiments que l'honorable député (M. Staples) vient d'exprimer. L'envoi d'échantillons d'un faible volume nous coûte très cher et j'ose dire que les neuf dixièmes de ces petits paquets ne servent de rien aux cultivateurs. Les cultivateurs de mon district savent et je sais moi-même que ces échantillons sont trop petits et que les graines qu'ils contiennent se mêlent à d'autres. Il y aurait profit à envoyer au moins un demi-boisseau de graines à un moins grand nombre d'agriculteurs.

M. BARR : Voilà un de ces crédits que je considère beaucoup trop faibles. Il s'agit de voter $18,000 pour la production et l'usage de graines de qualité supérieure et pour l'application de la loi relative au contrôle des graines. Si l'on réduisait cet item de moitié quel résultat obtiendrait-on ? Le département devrait expédier moins de sorte de graines, mais en quantité suffisante pour permettre aux cultivateurs de récolter de bonnes graines. On sait que la bonne graine se détériore par le temps. Si le département expédiait pour $100,000 de graines en échantillons plus considérables il ferait le plus grand bien aux cultivateurs.

J'ai eu beaucoup de peine à fournir aux cultivateurs les échantillons qu'ils me demandaient. J'ai reçu nombre de lettres et je n'ai réussi à me procurer que deux ou trois échantillons. Les cultivateurs représentant la classe la plus importante des citoyens de ce pays, ce crédit devrait être d'au moins $100,000.

M. CHRISTIE : J'approuve ce qui a été dit par les orateurs précédents. Certains cultivateurs ont réuni les quatre ou cinq

livres de graines reçues par chacun d'eux et les ont fait semer par un d'entre eux, afin de faire une expérience. Semer seulement 4 livres de graines, c'est les exposer à se confondre parmi d'autres et c'est faire un travail pour ainsi dire inutile. Si l'on en expédiait des quantités plus considérables à un moins grand nombre de gens on obtiendrait des résultats beaucoup plus avantageux.

Somme additionnelle requise pour l'exécution et l'application de la loi relative aux viandes et aux conserves alimentaires, $20,000.

M. MARSHALL : Combien d'inspecteurs l'honorable ministre a-t-il nommés ?

L'hon. M. FISHER : Je n'en ai pas encore nommé pour l'inspection des conserves de fruits et de légumes. Je pense en nommer deux ou trois de plus dès le commencement de la saison.

M. CLEMENTS : Je désirerais savoir combien le ministre a d'inspecteurs salariés pour voir à l'application de la loi relative aux viandes. Je voudrais savoir aussi combien cela coûte au pays et si cette loi est appliquée dans tous les comtés du Canada comme elle l'est dans le mien.

L'hon. M. FISHER : Je ne saurais dire exactement combien il y a d'inspecteurs. Il y a environ quarante à cinquante inspecteurs vétérinaires dont un certain nombre ont des aides qui ne sont pas des adjoints et qui sont choisis autant que possible parmi les bouchers pour aider à la surveillance de l'abatage. Cette loi est appliquée dans tout le pays.

M. CLEMENTS : Des vétérinaires locaux ne verraient-ils pas avec plus de succès à l'application de la loi que les inspecteurs déjà nommés par le ministre. Il y a d'excellents vétérinaires dans ma région.

L'hon. M. FISHER : L'an dernier, nous avons établi une règle exigeant que tout aspirant passe un examen spécial et les bons vétérinaires ne veulent pas renoncer à leur clientèle. Nous exigeons d'un inspecteur qu'il soit à l'œuvre toute l'année. Nous lui accordons des appointements de $1,200 par année. La plupart se tiennent dans le fabriques et les autres voyagent.

M. CLEMENTS : Non. Nous ne voulons pas qu'un inspecteur soit trop longtemps employé dans une fabrique, parce qu'il se relâcherait et deviendrait trop intime avec les propriétaires de la fabrique. Il doit se tenir prêt à déménager et à aller partout où il en sera requis. L'inspecteur vétérinaire en chef dit que si un inspecteur est marié il ne lui est pas facile d'aller s'établir ailleurs à un moment d'avis.

M. CLEMENTS : Il y a dans la ville que j'habite un bon médecin vétérinaire qui aurait désiré être nommé inspecteur mais on lui a dit qu'il lui était inutile de chercher à passer l'examen parce qu'il était marié.

M. ARMSTRONG : Un grand fabricant de conserves m'a dit l'autre jour qu'il désirait vendre cinq chars de déchets de pommes. Il exporte la plus grande partie de ses produits en Allemagne où il y a une surtaxe de sept dixième de cent. Il peut vendre ces déchets 11 cents et 5 dixièmes. S'il faut en déduire sept dixièmes de cent on voit tout de suite l'effet de la surtaxe par rapport à cet industriel.

M. MARSHALL : Le ministre a-t-il l'intention de nommer assez d'inspecteurs pour que l'inspection des fabriques de conserves soit faite au cours de cette saison ?

L'hon. M. FISHER : Nous n'avons pas entrepris de faire inspecter les fabriques de conserves de fruits et de légumes de la même manière que les fabriques de conserves de viande. Je ne pense pas que nous puissions entreprendre de faire l'inspection de toutes les fabriques cette année.

M. MARSHALL : Il serait bien de faire faire l'inspection pendant la saison actuelle, parce que la mise en conserves sera bientôt à moitié terminée.

Somme additionnelle requise pour le développement de l'industrie de l'élevage.

M. CLEMENTS : Je désire féliciter le ministre de l'Agriculture d'avoir fait construire le nouvel édifice que j'ai vu dernièrement à la Ferme d'expérimentation. Cependant je dois dire que la porcherie de cette ferme est excessivement loin de faire honneur à cette institution. Si l'honorable ministre consacrait une partie de ce crédit à la construction d'une porcherie convenable il répondrait à un besoin urgent.

M. CHRISTIE : J'ai visité la ferme et je dois féliciter le ministre de ce qu'il y a là quelques-unes des plus belles portées de cochons que j'aie encore vues. Je crois qu'il devrait y avoir, sur cette ferme, un animal représentant parfaitement la race à laquelle il appartiendrait, de façon que toutes les races fussent représentées par des types de premier ordre. Je crois qu'il devrait y avoir une paire de chevaux de premier ordre.

L'hon. M. FISHER : Il y en a de bons.

M. CHRISTIE : Il devrait y avoir des vaches de premier ordre, tant des courtes-cornes que des laitières. Un des plus grands cultivateurs de la partie nord de l'Ontario, un libéral éminent, est venu à Ottawa et m'a demandé de le conduire à la ferme. Il a été désappointé de voir des animaux comme ceux qu'il y avait là. Lui qui s'attendait à trouver à la ferme des animaux incomparables, il disait en avoir de plus beaux dans ses propres étables.

L'hon. M. FISHER : De quelles sorte ?

M. CHRISTIE : Des courtes-cornes.

L'hon. M. FISHER : Des courtes-cornes pour la boucherie ?

M. CHRISTIE : Oui. La ferme d'expérimentation nous coûte si cher que nous devrions y tenir les plus beaux animaux de toutes les races, afin de faciliter aux cultivateurs le choix des races à élever. J'espère que l'honorable ministre va mettre cette idée en pratique, parce que je crois savoir que n'est dans ce but que nous avons établi cette ferme, et non pas dans le but d'élever des animaux ordinaires comme n'importe quel cultivateur peut en élever.

L'hon. M. FISHER : Voici tout ce que j'ai à répliquer à mon honorable ami. Il a parfaitement raison de dire qu'il n'y a pas, à la ferme, de courtes-cornes types. Celles qu'il y a sont des laitières, et mon honorable ami conviendra que ce sont de beaux échantillons de leur race, comme le sont aussi les autres sortes de laitières. Après avoir visité tous les troupeaux de vaches laitières du Canada, je crois pouvoir dire qu'il n'existe pas dans le pays un troupeau de laitières canadiennes-françaises comme celles qu'on voit à la ferme. Il n'existe pas de plus beau troupeau d'ayrshires, et les guernseys sont très belles. Bien que les courtes-cornes de la ferme soient d'excellentes laitières, pour la boucherie, elles ne valent pas les courtes-cornes que mon honorable ami estime tant.

Pour ce qui est des chevaux, je suis surpris des exigences de mon honorable ami. Il y a, à la ferme, cinq ou six paires de chevaux de premier ordre, pas des clydesdales de parade, pas des clydesdales pour remporter des prix aux expositions, mais excellents pour travailler. Je ne crois pas que mon honorable ami puisse en trouver de comparables à ceux-là dans son propre comté ; pour moi, j'y ai été et n'en ai pas trouvé.

Quant aux porcheries, je dirai à l'honorable député de Kent-ouest (M. Clements) que je n'ai pas visité la ferme depuis quelque temps, mais que la dernière fois que j'y suis allé j'y ai vu les plus belles portées de cochons qu'il m'ait jamais été donné de voir. Cinq truies avaient eu soixante-douze ou soixante-treize petits et les élevaient tous. Mon honorable ami a raison de dire que la partie de la porcherie qu'on aperçoit tout d'abord laisse à désirer ; mais je n'ai jamais connu de meilleur local pour hiverner des truies et les tenir en bonne condition que cette remise qui est située en arrière de la porcherie, et je ne construirais pas de porcherie sur ma propre ferme sans construire en même temps une remise comme celle-là. Je me propose de faire ériger, à la Ferme d'expérimentation, un bâtiment peu coûteux que tout cultivateur ordinaire pourra prendre pour modèle.

Nous trouvons que les cochons sont mieux dans des bâtiments relativement frais et de peu de prix.

M. FISHER.

M. CLEMENTS : J'ai dit, ici, l'an dernier que j'avais acheté, à la Ferme d'expérimentation, quelques animaux de pur sang et qu'ils n'avaient absolument rien fait de bon. J'y ai perdu un millier de dollars au moins, et je ne voudrais pas que d'autres cultivateurs fussent exposés à pareil mécompte.

M. BERGERON : C'est le bon temps de signaler au ministre de l'Agriculture un point très important pour les éleveurs de chevaux de la province de Québec.

Il y a une association provinciale qui accorde des certificats de la généalogie des chevaux ; il y a aussi une association fédérale de même nature. Le ministre de l'Agriculture ne l'ignore pas, la race des chevaux canadiens-français est en grande partie disparue et l'association provinciale a pour objet de l'améliorer et de la perpétuer. Des cultivateurs de la province se plaignent que, l'association provinciale ayant accordé des certificats relativement à la généalogie de certains chevaux, l'association fédérale ait refusé d'en accorder, ce qui a causé beaucoup de désappointement. Ceux qui se sont plaints à moi pensaient que certains de nos amis de langue anglaise désiraient mettre les chevaux canadiens-français sur un pied d'infériorité.

L'hon. M. FISHER : Je crois pouvoir expliquer toute la question à mon honorable ami. Durant nombre d'années il y eut dans différentes parties du Canada des livres généalogiques locaux où l'on enregistrait la généalogie des animaux ; mais cette méthode fût jugée préjudiciable aux éleveurs, parce qu'une généalogie établie à Québec n'était pas reconnue dans la province d'Ontario ni dans les autres provinces, et *vice versa*. Des représentants des éleveurs canadiens se réunirent à Ottawa et demandèrent au ministre de l'Agriculture de faire tenir des livres généalogiques au nom de l'Etat. Après beaucoup de discussion et d'étude je permis à l'association nationale des éleveurs de tenir des registres et des livres à Ottawa, et je leur fournis un bureau au ministère. Il fût convenu que le ministère apposerait le sceau du Dominion aux certificats qu'il émettrait pour établir que ces registres étaient acceptés par le ministère de l'Agriculture. Tous les éleveurs n'approuvèrent pas cet arrangement, mais l'un après l'autre ils demandèrent à être compris dans ces registres nationaux, et parmi eux figura l'association des éleveurs de chevaux canadiens-français. Je discutai la question avec les membres de cette association et nous trouvâmes que beaucoup d'animaux avaient été enregistrés qui n'étaient pas du tout canadiens-français. Ils n'avaient aucune affinité avec cette race. Dans la province de Québec la race des chevaux canadiens-français était bien connue autrefois, mais par malheur elle est presque disparue et il ne reste que de rares sujets de pur sang. Impatient de faire inscrire leurs

chevaux comme appartenant à la race des chevaux canadiens-français, les cultivateurs les firent enregistrer dans le livre de Québec. Certains de ces sujets n'appartenaient pas plus à la race chevaline canadienne-fraçaise que n'y appartiendrait un pur sang anglais. Quelques-uns furent inscrits dans d'autres registres comme étant de véritables trotteurs. Même, quelques-uns de ceux-là étaient des clydesdales ou des anglais de pur sang. Quand les éleveurs de chevaux canadiens-français nous demandèrent d'apposer le sceau du département comme attestation de généalogies, nous répondîmes que nous ne pourrions nous rendre à cette demande que dans certaines circonstances.

Une VOIX : Adopté.

L'hon. M. FISHER : Que mon honorable ami prenne patience. Cette question intéresse à un haut degré les cultivateurs de la province de Québec et elle est très importante pour eux.

M. BERGERON : L'honorable ministre répond à une question que je lui a posée et je suis désireux d'obtenir les renseignements demandés.

L'hon. M. FISHER: Je réponds à la question avec toute la courtoisie possible et j'espère que l'honorable député reprendra patience.

M. BERGERON : C'est une question très importante.

L'hon. M. FISHER : Très importante pour la province de Québec. J'ai rencontré les représentants des éleveurs de chevaux canadiens-français et je leur ai dit que s'ils voulaient nommer deux officiers de leur association j'en nommerais deux pour représenter le ministère et que ces membres rechercheraient quels chevaux canadiens-français auraient été enregistrés et décideraient si ces chevaux étaient des types de la race et méritaient d'être enregistrés.

M. BERGERON : Que serait-il arrivé s'ils ne s'étaient pas entendus ?

L'hon. M. FISHER : Ils auraient choisi un cinquième expert qui, dans la plupart des cas, aurait été le vétérinaire en chef du département, un homme très compétent. De fait il n'y a eu aucun désaccord. Dans tous les cas, les représentants des éleveurs canadiens-français ont adopté la résolution du comité. La conséquence de tout cela, c'est qu'aujourd'hui nous sommes à établir à Ottawa un registre national faisant voir qu'ils sont vraiment les sujets de la race chevaline canadienne-française. Les animaux inscrits dans le registre de l'Etat auront beaucoup plus de valeur et feront beaucoup plus estimer la race chevaline canadienne-française que si on les avait enregistrés selon l'ancienne méthode. Lors de sa réunion annuelle l'association des éleveurs canadiens-français nous a priés d'adopter cette méthode. Nous nous sommes rendus à cette demande. Elle a nommé ses propres représentants et ce sont eux qui voient à l'enregistrement des chevaux.

M. BERGERON : Alors, l'association a trompé certains cultivateurs en leur fournissant, à prix d'argent, des renseignements inexacts. Il y a certainement quelque chose qui ne va pas.

L'hon. M. FISHER : Il n'y a rien. Seulement, le livre, à Québec, ne contient pas toutes les inscriptions qu'il devrait contenir jusqu'à, et il ne peut être accepté comme un livre national.

M. CHRISTIE : Je suis heureux d'apprendre cela, parce que si on l'avait accepté comme livre national, les éleveurs en auraient souffert. Un cheval inscrit dans le registre de l'Etat à Ottawa peut être transporté dans n'importe quelle partie du Canada pour moitié prix. Les éleveurs ont obtenu cet avantage. Toutes ces associations locales se sont éteintes, et je suis surpris d'entendre dire qu'on a cherché à en maintenir une dans la province de Québec, parce que les éleveurs tenant uniquement à perfectionner toutes les races d'animaux, il faut nécessairement que les types soient inscrits dans le registre de l'Etat.

M. R. N. WALSH : Combien de temps l'honorable ministre se propose-t-il de continuer ce mode d'enregistrement ? Impossible d'améliorer une race si l'ancêtre n'est pas enregistré. S'il n'est pas établi de ligne de démarcation no ne saura pas ce que c'est qu'un cheval canadien-français.

L'hon. M. FISHER : Il va falloir en établir une. Les éleveurs y verront. Pour moi, je ne saurais me charger de cette tâche.

M. FOWLER : Cette observation s'applique-t-elle à la généalogie de la vache canadienne?

L'hon. M. FISHER : Il y a longtemps que cette race est bien connue, et les données du livre généalogique sont acceptées à son sujet, comme étant celles d'un registre.

M. FOWLER : Tenez-vous un livre généalogique au nom de l'Etat?

L'hon. M. FISHER : Oui. Je dois dire qu'il coûte de plus en plus cher. Cette année je vais publier le premier volume des inscriptions relatives aux bêtes à cornes canadiennes-françaises qui ait jamais été publié.

M. JACKSON : On a discuté ce soir la question de l'embargo. Nous ne pouvons la régler à notre gré. Je suis d'avis et les cultivateurs canadiens sont également d'avis qu'il ne faudrait pas achever d'engraisser nos bestiaux en Angleterre. C'est ici qu'il faudrait achever de les engraisser,

et il me semble que si nous avions des règlements exigeant que nos animaux gras expédiés en Angleterre fussent gardés là durant quelque temps avant d'être abattus, nous y gagnerions beaucoup, parce que après la traversée, surtout après une traversée orageuse, les bestiaux ne sont pas en la condition où ils devraient être pour être abattus.

Ils sont expédiés en Angleterre d'après les mêmes règlements que les animaux des Etats-Unis. Il y a trois ou quatre ans le gouvernement britannique a interdit l'importation de bestiaux venant d'une certaine partie des Etats-Unis. C'était en hiver, à une époque où il nous était pour ainsi dire impossible d'expédier nos bestiaux en Angleterre, parce qu'ils furent expédiés par la ligne courte qui traverse l'état du Maine, et il nous fut défendu de nous servir de cette ligne, ce qui signifiait que nous n'avions pas cette voie-là pour l'expédition de nos animaux. Mais si malheureux que soit cet embargo, l'agriculteur canadien doit veiller au maintien du privilège dont il jouit aujourd'hui en Angleterre. Pour aller en Angleterre, nos bestiaux passent par les Etats-Unis, et les bestiaux des Etats-Unis, par le Canada. Or, si jamais l'agriculteur britannique a la moindre raison de dire que les bestiaux canadiens ou américains sont atteints de maladie, nos bestiaux seront mis sur le même pied que ceux de la république Argentine. Nous devons veiller à la conservation du privilège dont nous jouissons en expédiant nos bestiaux en Angleterre de la manière que nous le faisons aujourd'hui.

Mais un droit, un privilège dont il dépend absolument de nous de profiter, c'est celui d'améliorer la race des bestiaux que nous destinons à la boucherie. Il est regrettable de lire dans les rapports hebdomadaires concernant le marché britannique, que les bestiaux canadiens sont cotés à un demi-cent ou à un cent de moins que les bestiaux américains.

L'agriculteur britannique qui désire s'établir en dehors de l'Angleterre conclut de cette lecture que la terre canadienne laisse à désirer et il préfère s'en aller aux Etats-Unis, tandis que de fait, le Canada peut produire de meilleurs bestiaux que les Etats-Unis ; les éleveurs canadiens remportent tous les premiers prix aux expositions des animaux gras aux Etats-Unis. L'inconvénient, c'est que nos bestiaux ne sont pas uniformément gras. Nos agriculteurs sont orgeuilleux de voir quel renom le fromage canadien a conquis dans la mère patrie. N'est-il pas de leur intérêt que notre fromage soit prisé comme il l'est ? Ce qui est vrai, au sujet du fromage l'est encore plus au sujet des bestiaux. Il est absolument désirable que nos bestiaux obtiennent le même renom. Le ministre de l'Agriculture n'a peut-être pas accordé trop d'attention aux races laitières, mais il n'a pas accordé aux races de bestiaux destinés à la boucherie toute l'attention qu'il aurait dû y accorder. Nous perdons des millions de dollars tous les ans, faute de produire des animaux de meilleure qualité pour la boucherie. J'ai suivi certaines expériences faites à la ferme surtout depuis que je suis député et je dois dire que le dernier rapport de ce département m'a plus satisfait que les précédents. Nos cultivateurs ne sont pas assez convaincus qu'ils perdent de l'argent à engraisser des animaux de second ordre plutôt que des animaux de premier ordre et je voudrais demander au ministre ce qu'il fait dans son département pour améliorer nos races de bestiaux destinés à la boucherie.

L'hon. M. FISHER : Nous avons d'abord entrepris de travailler avec les directeurs des différentes expositions du pays à établir une série définie de prix et un mode défini et uniforme de juger de la qualité des animaux. Dans ce but nous avons envoyé aux différentes expositions des juges—pas tous fonctionnaires du département—et nous avons soldé leurs dépenses de voyage. Ainsi nous nous sommes mis en état de mieux juger. Nous avons été plus loin, nous avons fait donner verbalement à ces juges, et sur le terrain même des expositions, les motifs de leurs décisions afin que les concurrents sachent pourquoi un animal vaut mieux qu'un autre. C'est un excellent moyen d'instruire et nous avons été heureux de constater que le nombre de nos expositions où l'on demande de ces experts augmente de plus en plus ; voilà qui prouve l'importance de l'ouvrage fait par ces experts. Nous avons aussi établi un système d'après lequel nous aidons à la vente des taureaux de race. Quand les associations entreprennent d'en vendre nous envoyons un expert aider à les choisir et dans d'autres cas nous accordons à ces associations de faibles sommes pour les aider à effectuer des ventes au moyen desquelles des animaux mâles, de qualité supérieure, ont déjà été répandus dans les différentes parties du pays.

Ce ne sont pas toujours des animaux de tout premier ordre que l'on vend ainsi à l'encan, parce que d'ordinaire les éleveurs préfèrent les vendre privément. Mais nous avons quand même contribué par là à la production d'une meilleure race d'animaux qui servira à améliorer le bétail de qualité inférieure et à perfectionner toute l'espèce. Ainsi, dans les environs même d'Ottawa, le directeur d'une ferme ne pouvait pas trouver à acheter une cinquantaine de bœufs à l'automne pour les engraisser, mais aujourd'hui il les trouve sans peine et cela prouve que l'élevage a fait du progrès. Ce que je dis là peut s'appliquer à presque tout le Canada.

M. WILLIAM JACKSON : Il me semble que si nous pouvions élever plus de bestiaux à la Ferme pour les distribuer, ce serait avantageux. Il suffirait d'en distribuer une demi-douzaine, comme ceux dont je viens de parler pour faire comprendre aux cultiva-

teurs qu'il est grandement temps de cesser d'élever des animaux n'appartenant à aucune race définie. Je parle sérieusement. Je ne puis m'empêcher de penser qu'il faut faire comprendre à nos cultivateurs combien ils perdent d'argent en ne produisant pas de meilleurs animaux pour la boucherie.

Je n'ai rien à redire au département pour ce qu'il a fait en faveur de l'industrie du beurre et du fromage, mais je prétends que son zèle sous ce rapport a eu pour effet de nuire à l'élevage des bestiaux spécialement destinés à la boucherie. J'ai déjà parlé de cette question l'année dernière et m'étant occupé de ce genre d'affaires toute ma vie, je sais qu'il est grand temps que nous changions de méthode. On trouve de bons bœufs canadiens à Montréal, à Toronto ou dans la métropole, mais ils sont tout à fait disparates. Il faut dire tout le contraire des bestiaux américains qui sont exportés : ils sont mieux assortis, ils se ressemblent mieux, et voilà pourquoi les nôtres ne sont pas autant recherchés.

M. WALSH : Le ministère se propose-t-il de continuer le système actuel des constatation relatives à la tuberculose. Les bestiaux que nous désirons exporter sont soumis à l'épreuve tandis que ceux que nous gardons ici ne le sont pas. Cela fait beaucoup de tort au commerce, et je ne vois pas pourquoi nous tiendrions tant à ce que nos bestiaux fussent soumis à l'épreuve avant d'être vendus. J'ai lu l'opinion de certains fonctionnaires du Gouvernement tendant à établir que l'usage du lait de vaches tuberculeuses n'est pas dangereux. Pourquoi donc nuire à notre commerce d'exportation en soumettant nos bestiaux à cette épreuve?

Je me rappelle qu'en tenant à ce que cette épreuve fût faite, nous avons déjà empêché l'exportation de holsteins au Sud-Africain.

L'hon. M. FISHER : Nous devons les soumettre à l'épreuve pour les exporter dans la métropole. Voilà pourquoi ils sont soumis à l'épreuve.

Les expériences faites sur le bétail relativement à la tuberculose, voilà bien une des questions les plus ardues dont j'aie jamais abordé la solution, et, je l'avoue, je n'ai pas encore arrêté de conclusion définitive à cet égard.

M. R. N. WALSH : Ici, les acheteurs ne tenaient pas à ce qu'on fît l'épreuve. Dans le Sud-Africain il y a plus de cas de tuberculose dans un mille carré qu'il ne s'en rencontre dans toute l'étendue du Canada. C'est ici qu'on a tenu à faire subir l'épreuve aux bestiaux.

L'hon. M. FISHER : J'irai aux renseignements à cet égard.

L'hon. M. FIELDING : J'appelle l'attention du comité sur les articles relatifs au services intérieurs, commençant à la page 1, et je me propose d'aborder l'étude de ces articles.

Gouvernement civil.—Bureau du conseil privé—augmentation de traitement de F. K. Bennetts, greffier adjoint du conseil privé, à dater du 1er avril 1908, $400.

L'hon. M. FIELDING : Le premier ministre m'informe que cet item peut être rayé du budget. Nous prendrons les mesures prévues par la loi de façon à pourvoir au traitement de ce fonctionnaire. Je propose la radiation de cet item.

(La motion est adoptée.)

M. WARD : Comme il est entendu que la discussion de cet item nous autorise à aborder toute autre question, je désire faire observer...

M. TAYLOR : Il figure un peu plus loin un autre item se rattachant au ministère de la Justice, n'est-ce pas ?

M. WARD : Je ne veux pas temporiser. A cette heure avancée de la nuit, à cette étape tardive de la session, je regrette d'être obligé de discuter une question d'importance ; mais comme cette question se rattache à l'incarcération d'un individu qui, de l'avis de plusieurs de ses amis, a été injustement privé de sa liberté, il convient de consacrer quelques instants à la délibération de cette affaire. Frederick Blunden, qui demeurait près de Fort-Macleod, a subi son procès, le 22 novembre 1904, sur l'accusation du vol de deux bœufs, et a été condamné à trois ans d'emprisonnement à Macleod et à Edmonton. Depuis qu'il a été incarcéré, il n'a cessé de faire appel au ministère de la Justice, afin d'obtenir la revision de son procès. Il n'a pas voulu faire appel à la clémence de l'exécutif, parce qu'il prétend être absolument innocent de l'acusation qui a servi de base à sa condamnation, et qu'il ne lui conviendrait pas d'être gracié ou d'obtenir sa libération provisoirement. Ces appels, comme l'attestent les documents, il les a adressés au ministère, à certains intervalles, depuis le jour de son incarcération. La réponse uniforme qu'on lui a adressée, c'est que le ministère est réduit à l'impuissance. Il me faudrait analyser brièvement les dépositions des témoins au cours du procès, afin d'établir que je diffère d'avis à certains égards avec le ministre de la Justice (M. Aylesworth) et avec son prédécesseur. Mon peu d'expérience m'inspire un vif sentiment de défiance ; car il ne me convient guère d'opposer mes faibles lumières à celles d'hommes de loi auxquels ces questions de droit sont si familières. La cause s'instruisit devant le juge Harvey, à Fort-Macleod.

Le seul témoignage porté contre Blunden est celui de Richard Train, pris en flagrant délit par la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, pendant qu'il abattait ces deux bœufs. L'explication donnée par Train à

cet égard, au moment où il fut surpris par la gendarmerie à cheval, c'est que, deux mois auparavant, il avait acheté ces animaux d'un inconnu. A deux reprises différentes, il répéta le fait devant deux sergents de la gendarmerie, ajoutant que s'il avait commis une erreur, il payerait volontiers le prix des bœufs. Train fut incarcéré à Fort-Macleod et demeura en prison vingt-huit jours, avant de porter une accusation contre Blunden. Alors, d'après les documents que j'ai sous les yeux, il affirme avoir porté cette accusation afin de se tirer de ce mauvais pas, et cela de l'avis de son agent ; par là, je suppose, il entend son avocat. Ce témoignage de Train est contredit sur un point fort important par un de ses employés. Il est bon de revenir un peu sur nos pas, afin de rappeler ici que, d'après le témoignage de Train au cours du procès, le dimanche soir, quatre jours avant qu'il eut tué les animaux, Blunden dit qu'il avait quelques bestiaux à vendre. Après avoir pris le thé, déclare Train, ils se rendirent tous deux derrière la grange et Blunden désigna ces deux bœufs parmi un troupeau le 100 à 200 bestiaux, bien que Train déclare qu'il ne saurait affirmer sous serment qu'il y en eût là deux cents.

Train avoue qu'il ne se trouvait pas à 150 verges de distance du troupeau et ajoute que Blunden à cheval, se dirigea vers le troupeau et désigna deux animaux comme ceux qu'il désirait vendre. Train avoue que le temps était sombre et que la nuit approchait. Il paraîtrait absurde de penser qu'on puisse distinguer deux animaux dans un troupeau de 200 bestiaux, à une distance de 200 verges. Dans son témoignage M. Lewis Albert Carr révoque la chose en doute. Sa déposition prouve clairement qu'il cherchait à protéger Train. Son témoignage, tel qu'il figure à la page 75, prouve qu'il était chez Train, le 11 septembre, le jour ou cet incident est censé avoir eu lieu. Puis à la page 76 :

D. Après souper, que fit Blunden?—R. Il se leva et sortit.

D. L'avez-vous vu plus tard?—R. Je l'ai vu quitter la maison; puis je sortis et me rendis sous la tente, et je ne l'ai plus revu.

D. Vous entendez par là que Blunden est sorti avant ou après vous?—R. Avant moi.

Interrogé par M. Nolan:

R. Il tourna son cheval dans la direction de sa propre maison, puis je me dirigeai vers la tente et je ne l'ai plus revu.

D. En fait, Blunden, monta à cheval et se rendit chez lui: allons, dites la vérité. N'est-il pas monté à cheval et retourné chez lui?—Oui.

D. Il s'en alla, en laissant Train en arrière? —R. Je ne sais ce qu'il est devenu après cela.

Ainsi, bien que Train affirme sous serment que Blunden lui a désigné ses bestiaux, au sortir du repas, le serviteur de Train affirme sous serment que Blunden est monté à cheval et s'est immédiatement rendu chez lui. Blunden affirme aussi sous serment dans sa déposition que pendant le souper, il dit à Train qu'il avait aussi un veau à vendre. Carr confirme la déclaration faite par Train. Blunden, dans sa déposition, nie absolument avoir jamais vendu un seul animal à Train. Il a ainsi été condamné sur le seul témoignage de cet individu, Train, témoignage qui ne repose sur aucune autre preuve et qui a été révoqué en doute. C'est ce même Train, qui, comme il l'avoue dans sa déposition, a porté une accusation, vingt-huit jours après son entrée en prison, et cela afin de se protéger lui-même. J'ai ici la preuve que Train a été condamné en Ecosse pour parjure, et cela quelque temps avant de venir au Canada. Afin de bien mettre en relief le caractère de l'homme sur le témoignage duquel Blunden a été condamné, je tiens à donner lecture des accusations qui ont servi de base à sa condamnation en Ecosse.

Richard Train, détenu dans la prison de Greenock, les accusations portées contre vous sont (1) qu'une pétition pour la séquestration de vos biens ayant été présentée, le 26 octobre 1898, vous avez, à une assemblée de vos créanciers dans les quatre mois qui ont précédé cette présentation, savoir, le 24 octobre 1898 à l'hôtel White-Hart, à Campbellton, essayé de rendre compte de partie de votre propriété, c'est-à-dire de £1,447 en affirmant faussement que vous aviez perdu cet argent entre la gare St.-Enoch, de Glasgow, dans la soirée du 12 octobre 1898 et une maison d'Ayr dont vous n'avez pas donné de description précise, dans la matinée du 13 octobre 1898, en contravention de l'acte de 1880 relatif aux débiteurs (Ecosse), article 13b, 2.

Voici une autre partie de l'accusation :

Et une pétition pour la séquestration de vos biens ayant été présentée le 26 octobre 1898, vous avez, à l'heure et à l'endroit ci-haut mentionnés, essayé de rendre compte d'une partie de vos biens, à savoir de £1,447, en affirmant faussement que vous aviez perdu cette somme entre la gare Saint-Enoch, à Glasgow, dans la soirée du 12 octobre 1898, et une maison d'Ayr dont vous n'avez pas donné de description plus précise.

Cette lettre est adressée à Charles Blunden par l'officier du shérif, à Campbelltown.

Le shérif Wallace m'a demandé de répondre à votre lettre du 22 écoulé et de vous transmettre l'exemplaire ci-joint de l'acte d'accusation porté contre cet individu qui a subi son procès à la cour de circuit de Glasgow devant lord Kincairney, en février 1899, et a été condamné à six mois d'emprisonnement. Il n'a été déclaré coupable que sur la première et la troisième de ces accusations.

Si j'ai lu cet acte d'accusation, c'est pour mettre en relief le caractère de cet individu sur le témoignage duquel, et sans aucune autre preuve, Blunden a été condamné. Blunden n'a demandé ni grâce ni pardon, mais tout simplement qu'on lui accordât la revision de son procès, prévue par l'article 1022 du Code criminel. Le ministre de la Justice s'oppose à l'application de

cet article, comme il l'a déclaré personnellement, cet article ne devrait pas figurer dans le Code criminel. Ce n'est pas là l'attitude que le ministre de la Justice devrait adopter, puisque cet article figure dans le Code criminel, et le ministre est pleinement autorisé à tenir compte du doute qui doit exister dans son esprit au sujet de cette affaire et à accorder à cet individu la revision de son procès. Je vais donner lecture de cet article, afin que le comité connaisse bien le texte sur lequel j'appuie mon opinion.

Lorsqu'il se fait un recours en grâce en faveur de quelque personne convaincue d'un acte criminel et que le ministre de la Justice nourrit quelque doute quant à la question de savoir si cette personne aurait dû être déclarée coupable, alors au lieu de proposer à Sa Majesté de faire grâce ou de commuer la sentence, il peut, après telle enquête qu'il juge bon, ordonner par écrit que la revision du procès ait lieu devant telle juridiction et à telle époque qu'il juge convenables.

Sans doute, à mon avis, il faut qu'il existe un doute dans l'esprit du ministre, mais jusqu'ici la correspondance prouve qu'il n'a pas voulu admettre l'existence du doute et par conséquent, en l'absence de ce doute, j'incline à croire qu'il a pris à bon droit l'attitude qu'il a observée jusqu'aujourd'hui. Cependant, je prie le ministre de remette la question à l'étude à la lumière des faits se dégageant de l'acte d'accusation contre Train, et je serai bien aise de transmettre au ministre le texte de cet acte d'accusation, bien qu'il m'ait déclaré en personne qu'il n'a pas pour habitude d'accorder la revision des procès, sauf lorsqu'il s'agit de peine capitale. A mon avis, il y a un doute suffisant ici pour autoriser le ministre à exercer la faculté qui lui est attribuée par l'article en question. Il y a quelque temps, je soumis la question au sous-ministre de la Justice et dans sa réponse il me prie de me reporter à l'article 989 du Code criminel. Or, relativement à cet article je désire observer qu'au cours du procès on n'a pas fait la plus légère tentative de prouver que les bestiaux en question avaient été volés, bien qu'ils portassent la marque de George Lane, de Calgary. Le sous-ministre de la Justice prétend que d'après l'article 989, lorsque les bestiaux portant l'empreinte ou la marque d'une autre personne sont trouvés en la possession de quelqu'un, alors, c'est sur celui qui est en possession de ces bestiaux que retombe le fardeau de la preuve.

Lorsqu'un individu est accusé de vol de bestiaux, ou d'une infraction prévue par le paragraphe "a" ou le paragraphe "b" de l'article 392, relativement à des bestiaux, alors la possession par l'accusé ou par d'autres à son emploi ou pour son compte, d'animaux portant une telle empreinte ou marque dont il n'est pas le propriétaire inscrit lui impose l'obligation de prouver que les animaux sont passés légalement en sa possession ou en la possession des tiers à son emploi ou pour son compte; à moins qu'il n'apparaisse que cette possession par des tiers à son emploi ou pour son compte, a eu lieu à son insu et sans son autorisation et sans son consentement.

Puisque c'est là le texte du Code criminel, il faut lui donner une stricte interprétation; or, je l'affirme ici, il n'y a pas la moindre preuve que ces bestiaux aient jamais été en la possession de Blunden ou de quelqu'un à son emploi ou pour son compte. Au cours du procès, on n'a pas tenté le moindre effort pour prouver que ces bestiaux eussent jamais été en sa possession et ce n'est que l'unique témoignage de Train, témoignage privé de tout appui et même révoqué en doute, qu'on peut s'appuyer pour prétendre qu'ils aient jamais pu se trouver en sa possession.

Outre les différents faits que j'ai signalés, je veux appeler l'attention sur une pétition couverte de signatures qui a été transmise au ministre de la Justice peu de temps après la condamnation de cet individu. Comme cet pétition expose nombre de faits et énonce l'opinion exprimée par nombre de citoyens prétendant que le ministère doit prendre une initiative, je vais donner lecture d'une partie de ce document. Il porte la signatures de 250 citoyens de Macleod et des environs et j'appelle l'attention sur ce fait-ci : c'est que, comme les propriétaires de pâturages à Macleod et dans cette partie du pays sont ceux-là même que les juges ont cherchés à protéger, trente propriétaires de pâturages ont apposé leurs noms au bas de cette requête demandant que la sentence de condamnation de Blunden soit infirmée. Voici le texte de la pétition :

A Son Excellence le Gouverneur général en conseil, Ottawa.

La pétition des soussignés, colons et citoyens du district de Macleod, expose respectueusement:

1. Attendu que A. F. Blunden, cultivateur demeurant près de la ville de Macleod, a été condamné vers le 23 novembre 1904, par l'honorable Horace Harvey, juge de la cour suprême, pour vol de deux bœufs portant la marque Y. T., la propriété de George Lane, a été condamné à dix ans de prison aux travaux forcés;

2. Et attendu que dans la soirée du 15 septembre 1904, R. N. Train, a été pris flagrant délit, dans l'acte d'abattre les deux bœufs en question et qu'il fut mis en arrestation et incarcéré, pendant 28 jours avant de dénoncer Blunden pour le vol de ces animaux en les lui vendant; qu'à l'époque de l'arrestation de Train il informa la gendarmerie qu'un mois et demi auparavant il avait acheté ces bœufs d'un inconnu, et qu'il (Train) avait fait erreur et était prêt à faire un règlement; et lors de l'audition préliminaire des témoins, il répéta qu'il avait commis une erreur;

3. Que Train a subi son procès pour avoir abattu les deux bœufs en question, mais il a été acquitté et appelé à rendre témoignage contre Blunden, témoignage qu'il a rendu en sa propre cause, et c'est sur la preuve basée sur ce témoignage que Blunden a été condamné;

4. Que ledit Train a subi de nouveau son procès devant l'honorable D. L. Scott, le 8 février 1905, pour vol de deux autres animaux et a été déclaré coupable du même crime. Que, au cours du même procès Train a accusé de nouveau Blunden de lui avoir vendu les deux animaux en question et au procès de Blunden il a été suffisamment établi que Train avait faussement accusé Blunden devant le tribunal et que ledit Train a été condamné;

5. Et attendu que ledit A. F. Blunden est un jeune homme qui a toujours joui de l'estime et de la confiance de tous ceux qui l'ont connu, et vos pétitionnaires ont refusé de croire à sa culpabilité, jusqu'au moment où il fut déclaré coupable sur un témoignage ainsi rendu;

6. Que vos pétitionnaires connaissent ledit R. N. Train et sont convaincus qu'il a accusé ledit Blunden, afin de se soustraire à la condamnation, et, à notre avis, il a été commis une grande injustice et une grave erreur au détriment de Blunden; et en outre, nous croyons que ledit Train a accusé, dans une certaine mesure, James Smith, cultivateur, demeurant près de la ville de Macleod, d'avoir volé les bœufs en question; mais par suite d'une action intentée par l'avocat au nom de Smith, relativement à certaines relations d'affaires entre Train et Smith, Train retira l'accusation et déposa contre Blunden une plainte qui provoqua l'arrestation et la condamnation de ce dernier, ainsi qu'il est plus haut;

7. De l'avis des pétitionnaires, Blunden n'aurait pas dû être condamné, vu que le témoignage de Train constituait toute la preuve contre Blunden et que Train, sans doute, obéissait à des motifs d'intérêt personnel;

Par conséquent, vos pétitionnaires demandent respectueusement l'exercice de la clémence royale en faveur dudit A. F. Blunden et la remise de la peine prononcée contre lui.

Je n'ai pas mentionné le fait que Train a été accusé devant le juge Scott du vol de deux autres animaux et condamné à cinq ans d'emprisonnement; tandis que le juge Harvey a imposé une peine de durée double à Blunden contre lequel, à mon avis, il n'existait pas de preuve. Bien que jusqu'ici je n'aie pas encore réussi à obtenir du ministre de la Justice la revision du procès, J'espère qu'il sera en mesure d'envisager la question sous un nouveau jour et de faire droit à la prière des pétitionnaires ainsi qu'à celle du prisonnier qui lui a si souvent écrit à cet égard.

Quant à la conduite de Blunden, en prison, je dois mentionner que les rapports transmis à cet égard ont toujours été excellents, et que dans les deux derniers rapports on le recommande fortement à la considération du ministère. Je prie le ministre d'examiner s'il ne convient pas qu'il exerce son initiative en pareille circonstance. Bien qu'on l'ait invité, comme la correspondance en fait foi, à demander à l'exécutif la remise de la peine, le prisonnier déclare qu'il veut obtenir la revision de son procès, afin de bien faire éclater son innocence, et de sortir de la prison, en homme libre, au lieu de porter sur son front la marque de l'infamie. Puisque cet individu refuse de demander l'exercice de la clémence, puisqu'il déclare qu'il veut obtenir la revision de son procès, afin de faire éclater son innocence et de sortir de prison, en homme libre, au lieu de porter à son front le stigmate de l'infamie, il y a bien là une présomption de l'innocence de cet individu. Ce refus de demander l'exercice de la clémence milite en faveur de son innocence.

Une nouvelle présomption de son innocence, c'est qu'en vue des nouvelles révélations et des faits mis en lumière, il désire qu'on le mette en lieu d'établir qu'il n'était pas coupable en premier lieu. J'ai sous les yeux une déclaration sous serment dressée, le 13 février dernier, par Samuel Nelson, de Granum, affirmant que vers le 14 septembre il rencontra Richard N. Train, pendant que son garçon conduisait un groupe de bestiaux entre le lac Rond et la coulée Rocky.

Le député d'Alberta (M. Herron) peut renseigner la Chambre sur la topographie de ce pays. Ils se dirigaient vers l'habitation de Train, à la coulée Rocky. C'était la veille du jour où Train fut pris en flagrant délit d'abattre les deux bœufs en question, il est clairement prouvé et Train lui-même avoue que ces animaux ont été conduits par son garçon et sa fille. Dans une des lettres adressée au ministre, on affirme que le garçon et la fille de Train déclareraient sous serment, au besoin, que Blunden ne s'est jamais occupé des animaux ainsi conduits.

En présence de tous les témoignages et de toutes les preuves présentées, je prie le ministre de remettre la question à l'étude et de revenir sur sa décision, en accordant la revision du procès. Mais s'il est impossible d'obtenir la revision du procès, il ne restera d'autre recours à Blunden, que de demander l'exercice de la clémence. Le prisonnier a atteint une période avancée de la phtisie et s'il mourait au cours de l'emprisonnement, ce serait une tache sur l'administration du département.

M. HERRON: Je désire présenter une courte observation sur la question. Comme le député de Durham (M. Ward) a donné d'amples développements à la question, je ne reviendrai pas sur le même terrain. L'honorable député a donné tant de détails sur certains faits qui ont provoqué la condamnation de Blunden que le comité saisit parfaitement la situation. Je tiens à faire une observation au sujet des circonstances qui ont provoqué la sévérité dont a fait preuve le juge, dans cette circonstance. Je ne veux nullement récriminer contre le juge. Depuis dix ou vingt ans, le vol des bestiaux se pratiquait, pour ainsi dire, sans interruption dans toute l'étendue du pays, et il était presque impossible de condamner ceux qui se rendaient coupables de ce délit.

Cette pratique prit de telles proportions que tout le pays se souleva pour réprimer cet abus, tous les citoyens respectables, les

agents de la loi et même les juges. Mais il leur répugnait de diriger des poursuites contre des individus en s'appuyant sur les témoignages ordinaires qu'on pourrait utiliser en pareilles circonstances dans les autres parties du pays. Au cours des dix années dernières, ces vols de bestiaux se sont pratiqués sur une si vaste échelle que les juges sont presque tombés dans l'excès contraire et dans nombre de circonstances aujourd'hui, ils se montrent trop sévères. Ils sont prêts à condamner sur de faibles preuves les individus accusés du vol de bêtes à cornes et de chevaux, et quelquefois dans le but d'obtenir une condamnation, ils acceptent des preuves qu'ils rejetteraient dans des circonstances ordinaires. Voilà ce qui a provoqué cet état de choses. Sans doute, les juges ont quelquefois incliné vers la clémence, mais parfois ils sont allés jusqu'à l'extrême opposé. Cela va sans dire, il n'y a rien à reprocher au juge dans l'affaire en question. Le ministre de la Justice, j'espère, étudiera mûrement la question, et s'il accorde la revision du procès de cet individu, il répondra aux vœux de presque toute la population de cette contrée. Nombre de gens croient à l'innocence de Blunden. D'après les témoignages il est fort possible, on le voit, que Train ait cherché à se tirer d'un mauvais pas en rendant faux témoignage contre Blunden. A mes yeux, Blunden est innocent et le ministre, j'espère, accordera la revision du procès et lui fournira l'occasion de prouver son innocence.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Lorsque le député de Durham (M. Ward), il y a quelques mois, demanda le dépôt des documents se rattachant à cette question, je déclarai que, dans l'intérêt du condamné lui-même, il était préférable de ne pas insister sur l'adoption de cette motion. Je suis toujours fermement convaincu que lorsqu'il s'agit de condamnés demandant l'exercice de la clémence ou la revision de leur procès, il ne faut pas faire de ces affaires l'objet de débats parlementaires. Le dossier dans cette affaire comprend 300 ou 400 pages ; l'honorable député l'a examiné et le connaît familièrement. J'ai lu ce dossier, il y a quelque temps, et je me suis quelque peu familiarisé avec les faits; mais il ne s'ensuit pas que les autres membres du comité soient aussi familiers avec cette affaire. Je ne me propose pas de discuter la question, car on ne saurait la délibérer d'une façon intelligente en quelques minutes. Ces deux individus ont subi leur procès, chacun devant un juge différent et les deux juges se sont arrêtés aux mêmes conclusions sur la culpabilité de chaque individu. Les deux procès ne se sont pas déroulés devant le jury, mais en deux occasions, deux juges se prononçant sur des faits dans une certaine mesure dissemblables, ont clairement déclaré que chacun des prisonniers était coupable du délit dont il était accusé. L'honorable député a vu le rapport confidentiel du juge devant lequel Blunden a subi son procès, le juge affirme qu'il s'est convaincu de la culpabilité de l'individu, après l'avoir interrogé lui-même. J'ajoute qu'après avoir lu et étudié ce témoignage, bien loin de m'être convaincu de l'innocence du prisonnier, je me suis arrêté à une conclusion diamétralement opposée. Sans doute, à la simple lecture des dépositions des témoins, il est impossible de tirer des conclusions satisfaisantes sur une simple question de fait, comme le peut faire qui voit et entend les témoins. A mon avis, les conclusions formées par un juge d'expérience, sur une question de fait, peut posséder tout autant de valeur que le verdict d'un jury et mérite d'être traité avec tout autant de respect. D'une part on affirme que ce condamné proclame son innocence et ne demande pas l'exercice de la clémence ; en même temps, on affirme que dans cette affaire il y a lieu à l'exercice du droit de grâce. Le prisonnier lui-même n'est pas aussi inflexible que le prétend le député de Durham, car il a tout spécialement demandé la remise de sa peine.

M. WARD : C'est parce qu'il se meurt de phtisie.

L'hon. M. AYLESWORTH : Il proteste de son innocence, il est vrai, mais il demande son élargissement, sous prétexte qu'il a déjà subi un long emprisonnement et qu'on devrait lui remettre le reste de sa peine ou le libérer conditionnellement.

Il y a lieu ici à l'exercice du pouvoir discrétionnaire, et je me contente de dire qu'en vue des faits, il m'a toujours semblé jusqu'ici qu'il serait prématuré d'intervenir et il m'a été impossible de proposer l'exercice de la clémence. Quant à la question de la revision du procès, je n'ai qu'un mot à dire. Si je ne me trompe, d'après mon interprétation de la loi, le ministre de la Justice n'a ni le devoir ni le droit d'ordonner la revision du procès, parce que le condamné le demande. Cela n'est point entré dans la pensée des lenteurs de la loi. Notre système d'application de la justice criminelle est calqué sur le système britannique, et sous ce régime il n'existe aucune disposition autorisant le revision des procès par les tribunaux, en matière criminelle, sur les questions de fait. S'il y a une erreur en matière de droit, c'est bien différent. Si le savant juge se trompe en interprétant la loi au jury, alors la loi accorde le revision de ce procès. Le Parlement, qui a toujours si catégoriquement refusé de confier aux tribunaux le pouvoir d'accorder la revision du procès en matière criminelle, sur les questions de fait, irait-il confier ce même pouvoir au ministre de la Justice, qui pourrait l'exercer sans contrôle aucun ? Ce serait là une interprétation fort singulière de la loi. Reportons-nous à l'article du Code criminel, qu'on invoque ici, et nous constaterons qu'il ne comporte aucune interprétation de

ce genre. S'il se fait un recours en grâce, en faveur de quelque prisonnier condamné pour un crime, et que le ministre de la Justice nourrit quelque doute sur la question de savoir si cette personne aurait dû être déclarée coupable, alors au lieu de proposer à Sa Majesté de pardonner au prisonnier ou de commuer la sentence, il peut, après enquête, ordonner par écrit la revision du procès, à telle époque et devant le tribunal qu'il juge bon." Quand la revision du procès est accordée, ce n'est pas à la prière du condamné qui demande la revision de son procès à titre gracieux ou à titre de droit, mais c'est à la suite d'un recours en grâce. Qu'un individu en demandant tout simplement la remise de sa peine puisse indirectement demander la revision de son procès, c'est là ce que le législateur n'a jamais eu l'intention d'accorder. Ce que vise le statut, c'est plutôt l'initiative exercée par le ministre de son propre mouvement. Si en étudiant un recours en grâce, le ministre nourrit de si graves doutes qu'il ne sache quel parti prendre, alors de son propre mouvement, il peut prendre cette attitude comme solution de la difficulté. Que se passerait-il s'il en était autrement ? Cette disposition ne se rattache pas uniquement aux sentences capitales ou à des affaires importantes, ou à des condamnations entraînant de longues périodes d'incarcération, mais elle s'applique à toutes poursuites dirigées au criminel, à tout léger différend porté devant un magistrat ; et si le ministre de la Justice a la faculté d'accorder la revision du procès, dans toutes les causes criminelles, du moment qu'on le prie de le faire, cela veut dire qu'il y a ici à Ottawa quelqu'un chargé de reviser des centaines et des milliers d'affaires criminelles qui s'instruisent, chaque jour de la semaine, dans toutes les parties du pays, de l'Atlantique au Pacifique. Il suffit d'énoncer cette proposition pour convaincre la Chambre que jamais le Parlement n'a eu l'intention d'établir pareille disposition. Nul tribunal n'est autorisé à faire pareille chose dans aucune des provinces ; mais il y aurait ici à Ottawa un homme chargé de cette besogne pour le pays tout entier. La chose est tout simplement impossible ; car du moment qu'on inaugurerait ce système, le ministère serait assailli d'autant de recours en grâce qu'il y aurait de condamnations. Mais indépendamment de cette considération, il existe ni mécanisme ni procédure à cet égard. Disons que celui qui intente les poursuites refuse de faire acte de présence ; il n'existe aucun moyen de l'amener devant l'auguste tribunal qui doit délibérer sur cette affaire.

Comment le ministre doit-il procéder ? La loi est muette à cet égard. J'ajoute qu'après avoir mûrement étudié, non pas précisément cette affaire en particulier, mais nombre de sentences capitales, j'ai acquis la plus profonde conviction que le Parlement n'a jamais eu l'intention de revêtir le ministre de la Justice de pareille juridiction. Dans les affaires entraînant la peine de mort, l'usage presque universel, c'est que l'avocat du condamné demande la revision du procès visé par l'article en discussion, alléguant certaines irrégularités commises par le jury, quelques défectuosités de la preuve, la découverte de quelques nouveaux faits et le conseil se révolte à la pensée que le ministre de la Justice lui déclare, comme je le fais ici ce soir, qu'à son avis le Parlement n'a jamais eu l'intention d'attribuer au ministre pareil pouvoir. Pareille pratique appliquée à l'administration de la justice criminelle au pays aboutirait au désastre. Je dois le déclarer, depuis que cet article figure au Code criminel, il n'a reçu qu'une seule application, et ce fut dans une circonstance où s'était commis un lamentable déni de justice.

Comment pourrait-il en être autrement ? Disons qu'un accusé soit déclaré coupable et condamné, après un long procès devant un jury et que le ministre de la Justice cédant à une demande présentée à cet effet, mette au rancart le verdict du jury et ordonne la revision du procès. Chaque membre du jury, au nouveau procès, saurait la chose. L'argument presque irréductible, c'est que ce grand potentat était tellement convaincu de l'iniquité du verdict rendu contre ce prisonnier qu'il n'a pas voulu tolérer la chose et a ordonné un nouveau procès. Cela équivaut à l'ordre donné au nouveau jury d'acquitter le prévenu. Dans l'affaire en question, c'est ainsi que le jury l'a compris. Le condamné a été acquitté en dépit de témoignages évidents.

Quant à l'affaire en discussion, il est évident que bien que l'autre individu ait pu subséquemment être déclaré coupable de délit similaire, cela n'établit nullement l'innocence de l'individu contre lequel il a rendu témoignage. Au contraire, comme le juge l'a fait observer au procès de Train, il est fort possible que ce soit sur le témoignage dans son ensemble que ces individus ont été déclaré coupables et, de fait, c'était là son opinion.

Quand ces recours en grâce lui sont présentés le ministre de la Justice doit les traiter comme des affaires judiciaires où le prisonnier a été l'objet d'une légitime condamnation. Il cherche des circonstances atténuantes, examine tous les faits se rattachant à la cause, les antécédents du prévenu et tenant compte de toutes ces considérations, il se demande si oui ou non en pareille matière il convient de toucher au jugement, bien qu'il ait été légitimement rendu; et c'est à ce point de vue-là seulement qu'il doit se baser pour présenter sa proposition à Son Excellence.

M. HERRON : Je tiens à appeler l'attention du ministre sur une affirmation qu'il a formulée et qui, à mon avis, est inexacte,

c'est lorsqu'il a dit que le juge pourrait être un homme d'expérience, ou ayant parcouru une longue carrière. Le juge en question venait d'être appelé à l'exercice de la magistrature et c'était là une des premières causes qu'il jugeait. Je ne veux récriminer ni contre le juge ni contre la sentence qu'il a prononcée. A ce point de vue, je n'ai jamais entendu formuler de plaintes contre le juge relativement à la façon dont il a présidé le tribunal, ou relativement à la sentence prononcée à cette époque, et j'ai entendu depuis certaines allégations concluant à l'innocence du prisonnier.

M. WARD : Je tiens à faire allusion à une affirmation formulée par le ministre de la Justice relativement au rapport du juge Harvey. Je n'ai pas cru d'abord devoir mentionner ce rapport, car le ministre me l'avait communiqué en confidence ; mais comme il y a fait allusion et observé que le juge Harvey a déclaré qu'à son avis Blunden était coupable, je tiens à observer ici que le juge Harvey se contente de dire à cet égard que la tentative faite par Blunden pour prouver un alibi l'avait convaincu de la culpabilité du prisonnier. Or, Blunden n'a nullement tenté d'établir un alibi. A l'enquête devant le magistrat instructeur Blunden avait amené trois témoins, mais ce n'est pas devant le juge Harvey que cela s'est passé. Il est bien vrai qu'il a fait la tentative devant le juge Harvey ; mais dans sa déposition il déclare qu'il a fait écrire une lettre par son frère au ministre du culte qui avait présidé aux cérémonies du baptême sur lequel il avait appuyé l'alibi et sa présence chez lui le jour où eut lieu ce baptême.

Il fit écrire par son frère au ministre du culte afin de savoir si ce baptême avait réellement eut lieu le 4. Quand le ministre du culte lui eût appris dans sa lettre que ce baptême s'était fait le 11, le jour même où on affirme qu'il se trouvait chez Blunden, il retira l'alibi au procès, et il ne s'est rien passé en ce sens devant le juge. Que cette tentative de prouver un alibi en pareille circonstance constitue une preuve de culpabilité, c'est ce que je ne saurais m'expliquer.

M. BERGERON : Tous ces fonctionnaires reçoivent des augmentations d'appointements, et c'est là sans doute tout ce que le personnel d'Ottawa obtiendra, en fait d'augmentations. Cela veut-il dire que le personnel administratif à Ottawa, ne recevra pas d'augmentations?

L'hon. M. FIELDING : La seule disposition relative à l'augmentation des traitements est celle qui figure dans le texte même de la loi. Un bon nombre de fonctionnaires bénéficieront de ce relèvement d'appointements, mais pas immédiatement. C'est dans le rapport de la commission des services civils et plus tard, au sein même de cette Chambre qu'a été formulée la proposition portant augmentation de 10 p. 100. Mais si nous appliquions cette proposition au personnel administratif, à Ottawa, sans l'appliquer au personnel des services extérieurs, il y aurait force récriminations. L'application de cette proposition entraînerait une forte dépense, et pour le moment nous n'avons pas cru utile d'adopter cette proposition.

M. BERGERON : Alors, en fait, il n'y aura pas de relèvement de traitements?

L'hon. M. FIELDING : Non, il n'y aura pas d'augmentation générale.

M. FOWLER : J'observe qu'il s'est effectué un relèvement général des traitements au bénéfice des sous-ministres et de certains fonctionnaires figurant actuellement parmi les sous-ministres, comme le greffier de la Chambre et les conservateurs de la bibliothèque du Parlement. A cet égard, je m'abstiens de toute récrimination, mais il y a ici un fonctionnaire qui n'a pas bénéficié de ce relèvement de traitement ; c'est le gentleman qui occupe la charge si importante de président de cette Chambre. Le président de la Chambre touche aujourd'hui le même traitement que recevaient ses prédécesseurs il y a trente ou quarante ans. Le titulaire de cette haute charge reçoit un traitement de $4,000, outre son indemnité de député. Non seulement il remplit les fonctions d'Orateur, mais il est censé exercer les devoirs de l'hospitalité non seulement envers les députés, mais encore envers les étrangers de distinction qui visitent la Washington du Nord. A mon avis, il est tout simplement honteux qu'on ait négligé de relever d'une façon notable le chiffre de son traitement. Le greffier de la Chambre occupe une charge importante et nous sommes fiers de pouvoir rémunérer ses services, en lui accordant un traitement convenable ; mais l'Orateur occupe une situation plus élevée et il est obligé d'exercer les devoirs de l'hospitalité et pour faire face à ces frais onéreux, il ne reçoit pas d'indemnité spéciale. A mon avis, le traitement du président de la Chambre devrait être assimilé à celui d'un membre du cabinet. Je livre ces quelques réflexions aux méditations du Gouvernement, et je l'espère, il avisera aux moyens à prendre pour rendre justice au président de la Chambre. Cette charge étant la plus élevée que le Parlement puisse conférer, il conviendrait d'y rattacher une rémunération convenable et cela d'autant plus que les titulaires qui ont occupé cette charge, jusqu'aujourd'hui, on le sait, se sont tous montrés sans exception à la hauteur de leurs fonctions.

M. BERGERON : Je désire corroborer les observations que vient de formuler le député de King (M. Fowler). Jadis, lorsque la question des traitements à accorder aux fonctionnaires de la Chambre est venue en

discussion, quelqu'un a prétendu que le président de la Chambre n'exerçait ses fonctions que durant trois ou quatre mois de l'année, et qu'il était en mesure de consacrer le reste du temps à l'exercice de sa profession, ou de s'occuper d'autres affaires.

Mais lorsque les sessions se prolongent comme celle-ci au delà de huit mois, il n'est guère possible qu'il se livre à d'autres ocnupations, après la prorogation de la législature, et comme mon collègue l'a observé, le traitement de $4,000 accordé au titulaire de cette haute position, est tout simplement ridicule. Il y a d'autres fonctionnaires qu'il ne faut pas perdre de vue. La Chambre a été saisi d'un rapport présenté par le comité des débats, mais personne n'en a proposé l'adoption et cela pour des raisons bien connues du ministre des Finances. Voilà vingt-cinq ans que ces fonctionnaires touchent le même traitement qu'ils reçoivent aujourd'ui. J'ai mentionné le fait au premier ministre et il m'a donné à entendre que le Gouvernement prendrait une initiative, en adoptant soit le rapport du comité des débats, soit celui du comité de l'économie interne, ou de quelque autre manière. Il ne figure aucun crédit dans le budget au bénéfice de ces fonctionnaires et, paraît-il le budget est clos. Le premier ministre a peut-être oublié la chose ou bien peut-être nous dira-t-il comment il serait possible de donner suite aux propositions de ce rapport. Le personnel du bureau des sténographes attachés aux débats de tout autre parlement, dans le monde entier. En justice pour ces fonctionnaires et par considération pour le comité des débats, il faudrait adopter la proposition soumise dans le rapport en question.

L'hon. M. FIELDING : Nous espérons, avant la clôture de la session, pouvoir prendre quelque initiative relativement au personnel du hansard. Je ne saurais en dire davantage pour le moment.

Département des Finances et conseil de la trésorerie.—Paiement à H. T. Ross, sous-ministre-adjoint des Finances, d'un traitement annuel de $900 comme rédacteur des lois, à dater de l'entrée en vigueur de la loi du service civil adoptée au cours de la présente session, $600.

M. FOWLER : Quelle est l'explication de cet item?

L'hon. M. FIELDING : Lorsqu'il s'agit de fonctionnaires, membres de professions libérales, nous avons jugé convenable de leur attribuer un traitement d'un chiffre un peu plus élevé. Cela s'applique à un ou deux fonctionnaires. Le fonctionnaire en question remplit la charge de sous-ministre-adjoint, avec un traitement de $3,600. S'il n'était pas avocat, il faudrait employer un rédacteur des lois, et d'après la rédaction de cet article, s'il arrive que le sous-ministre-adjoint des Finances ne soit pas homme de loi, il ne bénéficiera pas de ce relèvement de traitement.

Département de la Marine et des Pêcheries.—Nominations d'un sous-ministre-adjoint au traitement annuel de $3,600.

M. TAYLOR : Pourquoi nommez-vous un sous-ministre adjoint au ministère de la Marine ?

L'hon. M. BRODEUR : Il y a deux importants services au ministère de la Marine et il y a surabondance de besogne. L'année dernière, par suite du transfert au ministère de quelques services relevant autrefois du ministère des Travaux publics, la besogne s'est sensiblement accrue et il est devenu nécessaire de nommer un fonctionnaire qui remplace temporairement le sous-ministre. Il n'y a pas de secrétaire attaché au ministère.

M. FOWLER : Avez-vous fait cette nomination ?

L'hon. M. BRODEUR : La nomination est pour ainsi dire faite, mais le décret du conseil n'est pas encore adopté.

M. FOWLER : Quel sera ce titulaire ?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne saurais dire, pour le moment.

M. BERGERON : M. Desbarats remplit la charge pour le moment ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, il fait fonction de sous-ministre.

M. J. D. REID : Quelle est la situation des deux fonctionnaires qui ont été suspendus ? Touchent-ils ennore leurs appointements ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. TAYLOR : Je vois que vous avez l'intention de nommer un agent acheteur. Un seul acheteur pourrait faire les achats non seulement pour un seul ministère, mais pour toute l'administration.

L'hon. M. BRODEUR : Comme nos achats sont considérables, nous avons pensé qu'au lieu d'abandonner cette besogne aux agents et autres personnes dans les différentes parties du pays, tout devrait se centraliser dans un seul bureau, afin que les achats effectués pour tout le ministère se fassent à un prix uniforme et au meilleur marché possible.

M. TAYLOR : Un seul agent pourrait faire les achats pour toute l'administraton.

L'hon. M. BRODEUR : Ce serait une forte besogne pour un seul homme.

M. J. D. REID : L'acheteur recevra, sans doute, la liste des clients du Gouvernement avec instruction de s'en tenir à cette liste.

L'hon. M. BRODEUR : Il y a des marchands connus du ministère qui fournissent de bons articles à des prix légitimes ; et lorsqu'il s'agit de minimes achats, l'agent s'adresse à ces marchands, qui sont tenus

de lui fournir les meilleurs articles à des prix convenables et légitimes.

M. BERGERON : Pourquoi conserver cette liste de clients du Gouvernement?

L'hon. M. BRODEUR : Quelquefois, il est impossible de demander des soumissions publiques. Quand il s'agit d'achats dépassant $5,000, nous demandons des soumissions, avec concurrence et publicité.

M. BERGERON : Mais, puisque le ministère doit utiliser les services d'un acheteur, pourquoi cet agent n'userait-il pas de sa discrétion dans ces affaires ?

L'hon. M. BRODEUR : Certainement, c'est précisément ce que cet agent fera.

M. FOWLER : Avez-vous songé à un titulaire pour cette charge?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. FOWLER : Merwin ?

M. J. D. REID : L'acheteur devrait être libre d'effectuer ces achats partout où il le désire, mais je sais bien ce qui arrivera : la situation restera à peu près la même. Le ministre dit qu'il demande des soumissions pour tous les marchés de fournitures au delà de $5,000, mais il y a beaucoup d'achats qui atteignent un total de $5,000 à $40,000, comme les achats qui se font en petite quantité.

L'hon. M. BRODEUR : De la même personne ?

M. J. D. REID : Oui. Le ministre fait un signe de dénégation. Il a souvent révoqué en doute l'exactitude de mes affirmations ,et cependant je pense avoir bien prouvé mes affirmations. Ouvrez le rapport de l'Auditeur général et vous verrez que le ministre a acheté, pour l'usage du département, $10,000 valant de marchandises à une seule personne au cours de l'année, en payant le prix de détail. Le département de la Marine devrait adopter la réforme effectuée par le ministère des Chemins de fer et Canaux, il y a quelques années. Comme de temps à autre on achetait les même articles, on demanda des soumissions pour la fourniture de ces articles pendant toute une année, et on pourvoyait ainsi au besoin des différents centres du ministère. Mais je prévois bien ce qui arrivera : le ministre donnera à l'acheteur la liste des marchands, et l'acheteur se procurera ces articles chez eux aux prix de détail. Il achetera pour $5,000 valant d'articles au même prix que s'il en achetait pour $5 valant. Le ministre le sait, son sous-ministre a déclaré devant le juge Cassels que si on eût fait des achats au prix de gros, comme il l'avait proposé, on aurait pu économiser $200,000 sous l'administration du ministre actuel. Sans doute, au cours des trois années prochaines, on perdra bien encore $200,000.

Département des Travaux publics.—Augmentation du traitement du premier commis nommé à la charge de sous-ministre-adjoint des Travaux publics au traitement annuel de $3,-600, à dater du 1er avril 1908. $1,650.

M. BERGERON : A-t-on donné un successeur à M. Gélinas, l'ancien secrétaire des Travaux publics ?

L'hon. M. PUGSLEY : La nomination n'est pas encore faite.

M. BERGERON : Remplira-t-on bientôt cette vacance ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, bientôt.

Bureau des examinateurs du service civil.—Pour augmenter le traitement du docteur Thorburn, président du bureau des examinateurs du service public, $400.

M. FOWLER : A mon avis, ce relèvement de traitement n'a pas de raison d'être. Le docteur Thorburn touche $500 pour cette besogne d'examinateur, et c'est là une rémunération suffisante.

L'hon. M. FIELDING : Il a présidé deux examens à deux endroits différents dans l'Ouest, au cours de l'année.

M. FOWLER : Il est des fonctionnaires qui ont de meilleurs titres à cette augmentation que cet examinateur.

M. J. D. REID : Vous portez le traitement de cet homme, de $500 à $900, et cependant il y a une foule de pauvres gens dans les personnels administratifs qui comptaient recevoir au cours de cette session, une légère augmentation d'appointements et ils restent les mains vides.

M. FOWLER : Par suite de l'explication que vient de me donner le greffier de la Chambre, je retire l'objection que j'ai formulée contre cet item.

Cour suprême du Canada.—Dépenses casuelles.—Nouveau montant supplémentaire, $500.

M. BERGERON : Il y a, parait-il, quelqu'un qui achète des livres, à Paris, pour la cour suprême. Il en a acheté pour $35,000 à Paris, paraît-il. Qui a commandé ces livres ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Il n'y a personne à Paris que je sache qui achète des livres pour nous. L'année dernière, lorsque nous avons demandé l'ouverture d'un crédit de $5,000, on a proposé que cet argent fût remis à un libraire demeurant à Montréal, qui obtiendrait tous les livres qu'il pourrait se procurer pour ce montant. Je refusai de sanctionner cet arrangement, et il fut décidé que l'argent serait dépensé sous la surveillance des juges par le régistraire de la cour. Les livres dont on avait besoin se rattachent surtout au droit français et ces achats devaient s'effectuer sous la surveillance du juge en chef et de M. le juge Girouard. Mais personne n'a reçu l'ordre de faire des achats en France, que je sache.

M. BERGERON : D'après mes auteurs, on a donné ordre d'acheter des livres à Paris, et au lieu de les acheter à Paris, un agent acheterait à Montréal, même de vieux livres qu'il ferait relier, tandis qu'un autre agent se livrerait à la même besogne à Paris.

L'hon. M. AYLESWORTH : Si on achète des livres de seconde main, qu'on fait relier, ce serait là une dépense légitime. Mais c'est affaire d'initiative privée.

Pénitenciers.— Saint-Vincent de-Paul.— Paiement au gardien J. P. Forster, pour services rendus à titre d'instructeur en briqueterie, durant la saison de 1906, $100.

M. BERGERON : Pourquoi accorder cette rémunération supplémentaire au gardien ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Il a rendu des services spéciaux, tout à fait en dehors de sa besogne ordinaire de gardien, et comme l'inspecteur le déclare dans son rapport, Forster a ainsi économisé beaucoup plus que la somme payée.

Pénitencier de la Colombie-Anglaise.—Achat d'emplacements et de terrains, $15,000.

L'hon. M. AYLESWORTH : Ce crédit est destiné à acheter un petit coin de terrain que nous désirons obtenir depuis longtemps, mais ce n'est que tout récemment que nous avons réussi à l'obtenir. C'est au coin de la réserve du pénitencier. La réserve est bornée par deux rues, la rue Cumberland et la rue Columbia ; or, à l'intersection de ces deux rues se trouvent la résidence d'un juge, ainsi qu'un lopin de terre contigu atteignant presque le mur du pénitencier. Il importait fort que ce coin de terre fût enclavé dans la réserve, et nous sommes aujourd'hui en mesure de l'acquérir.

M. FOWLER : Je désirerais obtenir une expression de l'opinion du ministre des Finances, relativement à l'argument que j'ai formulé touchant le relèvement du traitement du président de la Chambre.

L'hon. M. FIELDING : Je dois dire que la proposition de l'honorable député mérite mûre délibération, mais je ne suis pas libre d'en dire davantage pour le moment.

(Il est rendu compte de quelques délibérations.)

L'hon. M. FIELDING : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. TAYLOR : Quel est l'ordre des délibérations d'aujourd'hui ?

L'hon. M. FIELDING : Il est compris que le bill relatif aux élections fera les frais de la discussion, pour une partie de la journée, et que de bonne heure la motion relative à l'étude du budget sera présentée, afin de permettre à un député de la gauche de saisir la Chambre d'une question dont il a donné avis.

M. BERGERON : A onze heures ?

M. AYLESWORTH.

L'hon. M. FIELDING : A onze heures, nous aborderons la discussion du bill relatif aux élections, mais si la discussion dure trop longtemps nous la remettrons à plus tard et la Chambre se formera en comité des subsides.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à deux heures et quinze minutes du matin, le mardi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 14 juillet 1908.

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

DEPOT D'UN PROJET MODIFIANT LE CODE CRIMINEL.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (n° 212) modifiant le code criminel et abrogeant l'article 415 de la loi sur les chemins de fer.

L'hon. M. FOSTER : Quel est l'objet de ce bill ?

L'hon. M. AYLESWORTH : L'objet du bill est de corriger certaines fautes d'impression ou d'écriture qui ont été découvertes lors de la revision des lois. De plus, il y a deux nouvelles dispositions, et une autre qui est devenue caduque est abrogée. Les deux nouvelles dispositions modifient quelque peu un des articles relatifs aux timbres de commerce. L'autre disposition concerne l'obtention de crédit par fraude ou au moyen de fausses représentations. Comme l'indique le titre du bill, il s'agit aussi d'abroger l'article de la loi sur les chemins de fer qui frappe d'une double responsabilité les employés de chemins de fer et les rend passibles de poursuites autres que celles prévues par le Code criminel.

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

LE DROIT DE GRACE.

L'hon. M. FOSTER : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je désire savoir si nous aurons le rapport dont le dépôt a été ordonné par la Chambre au commencement de la session, sur l'exercice du droit de grâce par le ministère de la Justice ou le Gouverneur général.

Sir WILFRID LAURIER : J'en prends note.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET MODIFIANT LA LOI DES ELECTIONS FEDERALES.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi

(n° 115), déposé par M. Aylesworth, tendant à modifier la loi sur les élections fédérales.

Sur l'article 1er (listes d'électeurs dans un territoire non organisé du Manitoba et dans la Colombie-Anglaise).

L'hon. M. AYLESWORTH : Je désire faire trois modifications au texte tel qu'imprimé. Dans le premier paragraphe, à la 9e ligne, je propose de remplacer les mots :

Durant les mois d'août, septembre et octobre.

Par les suivants :

Entre le premier jour d'août et le 15e jour d'octobre.

Dans le paragraphe neuf, à la ligne 27, je propose de retrancher les mots "desdits juges" et de les remplacer par les mots "juges de la cour de comté résidant à Winnipeg". Je comprends qu'il y a deux juges de cour de comté, de rang égal, qui ont été nommés le même jour et c'est pour rendre la loi plus claire que je propose cet amendement.

A la fin du paragraphe 9, je propose d'ajouter les mots suivants :

Et ladite rédistribution sera complétée avant le 1er jour d'octobre de chaque année.

M. BRISTOL : Je tiens à protester contre les paragraphes de 1 à 8 inclusivement, de cet article 9a. Ces paragraphes tendent à introduire, en certaines circonstances dans le territoire non organisé de la prorées en vertu d'une loi fédérale. Je considère qu'une pareille législation est imprévoyante, dangereuse et inutile, et de nature à susciter des froissements entre la grande province d'Ontario et le reste du pays. La loi des élections actuelle, par les articles de un à neuf, traite des listes électorales et ces listes, sans exception, pour les fins des élections fédérales sont préparées par les différentes législatures. Mais par ces dispositions de la loi actuelle, on veut, pour la première fois, enlever à la province d'Ontario le droit de préparer la liste électorale dans le territoire non organisé de cette province, et confier cette autorité, pour toujours et en toute circonstance au gouvernement fédéral.

Les raisons données pour faire cette distinction au détriment d'Ontario, pour justifier cette insulte à l'administration et aux lois de la province, sont vraiment étonnantes. Dans un long discours, le ministre de la Justice (M. Aylesworth) a expliqué que de nombreuses irrégularités avaient été commises dans la préparation des dernières listes électorales destinées à servir aux prochaines élections, et il a prétendu que ces irrégularités avaient causé du mécontentement. Mais il n'a donné aucune preuve. et nous n'avons encore aucune preuve, qu'un seul électeur ait été privé de son droit de suffrage.

Le premier ministre a refusé, avec raison, de prendre cette attitude, vu que les plaintes dont a parlé le ministre de la Justice se sont produites depuis le dépôt du présent bill.

Que faut-il en conclure ? Quiconque réfléchit comprend que l'on était décidé depuis longtemps à faire cette distinction injuste pour Ontario. L'honorable premier ministre n'a pas invoqué le même prétexte que le ministre de la Justice, mais il a laissé entendre qu'il voulait venir en aide à l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) qui s'était plaint de la dernière élection. Mais si on va au fond des choses on constate que l'honorable député d'Algoma-ouest s'est plaint premièrement de ce que les inscripteurs étaient des partisans et, deuxièmement de ce que la loi n'accordait que six jours pour l'appel et aucun délai pour l'inscription.

Aux termes du bill actuel, on pourra fixer des délais tout aussi courts et même plus courts que ceux qui sont fixés par la loi votée il y a quatre ans, puisqu'il est dit dans les deux cas que l'on devra se conformer, autant que possible, aux lois provinciales.

Nous avons entendu l'honorable député de Rainy River (M. Conmee)) se plaindre amèrement de l'injustice de la présente loi d'Ontario et prétendre qu'il faudrait avoir au moins soixante jours pour l'appel. Il n'y a rien de tel dans le présent bill ; il y est dit qu'il faudra, autant que possible, se conformer aux lois de la province, de sorte que la position restera ce qu'elle était en vertu de la loi votée il y a quatre ans. Si par ce bill on voulait faire rendre justice aux candidats dans ces circonscriptions, le but que l'on se proposait n'est pas atteint. Examinons ce que dit la loi actuelle. L'article 6 dit que les listes électorales en général, dans le territoire organisé devra avoir au moins, soixante jours d'existence. Cela s'applique à tout le Canada. Quant au territoire non organisé, l'article 7, qui était en vigueur lors de la dernière élection, dit :

Lorsque, en vertu des lois d'une province, les listes d'électeurs pour un district ou pour une division électorale de cette province, ou quelqu'une de ces listes, ne sont pas dressées à intervalles réguliers, mais aux époques fixées par le lieutenant-gouverneur en conseil, ou par quelqu'autre autorité provinciale ou locale, ou seulement de temps en temps pour les fins d'une élection générale ou autre qui doit avoir prochainement lieu, les dernières listes précédentes doivent être employées pour les fins de cette élection fédérale dans le territoire compris dans ce district électoral provincial, ou dans cette division ou dans les parties de ce district ou de cette division pour lesquelles elles ont été préparées, si ces listes ont été préparées au plus un an avant la date du bref pour cette élection fédérale.

De sorte que la loi n'était pas changée, dans toute province où il y a un territoire non organisé, où les listes ne sont pas préparées à intervalles réguliers elles restent en vigueur pendant un an, et sans les dispositions du bill actuel, les listes ayant servi à la dernière élection provinciale dans

Ontario ainsi que dans Québec, serviraient pour les élections fédérales. On permet à la province de Québec de conserver ces listes. On n'impose pas aux électeurs de cette province l'obligation d'en préparer de nouvelles, comme on le fait pour le territoire non organisé d'Ontario. Cela constitue une injustice à l'égard de cette dernière province. Les listes actuelles d'Ontario n'ont que deux mois d'existence. Dans les autres provinces et surtout dans Québec, où les élections viennent d'avoir lieu on est satisfait des listes, parce qu'elles sont préparées par des gouvernements libéraux. Mais dans Ontario, ces listes ne serviront pas et la seule raison qu'on en puisse donner, c'est qu'elles ont été préparées par un gouvernement conservateur. Il n'y a pas à sortir de là.

L'article 8 de la loi actuelle dit :

Si les dernières listes mentionnées à l'article qui précède existent depuis plus d'un an, il faut préparer de nouvelles listes électorales; et le Gouverneur en conseil peut, pour les fins de cette préparation préparer ces nouvelles listes d'électeurs, et pour y donner effet nommer les fonctionnaires nécessaires et leur conférer tous les pouvoirs qu'il faut.

2. Dans la préparation de ces listes, ces fonctionnaires doivent, autant que possible, suivre les lois de la province relatives à la confection, à la revision et à la mise en vigueur des listes d'électeurs pour les fins provinciales.

L'article 9, que l'on propose maintenant de faire suivre de l'article 9a, dit :

Si des listes ont été préparées en vertu de l'article qui précède depuis un an au moins avant la date d'un bref d'élection il n'est pas nécessaire d'en faire dresser de nouvelles pour cette élection; ces listes doivent être employées à moins qu'il n'y ait des listes de date plus récente, dressées en vertu de la loi provinciale.

Ainsi, aux termes de la loi actuelle, si les listes ne sont pas dressées depuis plus d'un an, elles peuvent et doivent être employées. Cette loi est très sage. Supposons qu'il y ait des élections fédérales cette année, ne serait-il pas absurde d'obliger Ontario, et Ontario seul, de préparer de nouvelles listes électorales dans son territoire non organisé ? Je ne vois aucune bonne raison pour justifier le changement proposé. J'ai dit que le premier ministre est d'opinion que l'article 9a abroge l'article 7. Il abroge pour Ontario, en ce sens qu'il oblige cette province à préparer une nouvelle liste quand il en existe une à peine vieille d'un mois, deux mois ou trois mois ; mais la même obligation n'existe pas pour Québec, où les listes peuvent être dressées depuis trois mois.

Sir WILFRID LAURIER : Existe-t-il des listes dans le territoire non organisé de Québec ?

M. BRISTOL : Oui.

Sir WILFRID LAURIER : Non. Le Code municipal contient une disposition pour la préparation des listes dans les territoires non organisés, mais autant que je sache, il n'existe pas de listes dans ces districts.

M. GAUVREAU : Les habitants de ces districts ne votent pas.

Sir WILFRID LAURIER : Non, ils ne votent pas.

M. W. J. ROCHE : Ils sont privés de leurs droits ?

Sir WILFRID LAURIER : On a considéré que ce n'était pas la peine de préparer des listes dans ces districts. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) dans son discours sur cette question . . .

M. BRISTOL : Le Grand-Tronc-Pacifique passe-t-il à cet endroit ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, mais personne n'a jamais songé à faire voter les ouvriers du Grand-Tronc-Pacifique, ceci est une affirmation gratuite. L'honorable député de Jacques-Cartier a admis que bien que le Code municipal permette la préparation de ces listes . . .

M. BOYCE : Parce qu'il n'existe pas de listes dans le district non organisé de Québec, est-ce une raison pour que le gouvernement fédéral s'abstienne d'intervenir ?

Sir WILFRID LAURIER : On me dit que ces listes n'existent pas.

M. BRISTOL : L'honorable premier ministre est sans doute mieux renseigné que moi sur ce qui concerne la province de Québec. Nous n'avons pour nous guider que les renseignements fournis à la Chambre, et le ministre de la Justice a déposé un projet de loi relatif à la préparation des listes électorales dans le territoire non organisé de Québec. Il est peut-être aussi ignorant que moi des choses de Québec ; mais ses collègues de cette province auraient certainement pu le renseigner.

Il n'en reste pas moins que le ministre de la Justice a déposé un projet de loi relatif à la préparation des listes dans les territoires non organisés d'Ontario et de Québec, et que sans aucune raison, ou pour des raisons qu'il est seul à connaître, il a décidé d'exempter la province de Québec de l'opération de cette loi, mais d'y astreindre la province d'Ontario, bien que cette dernière possède des listes dans ces territoires non organisés, dressées—depuis moins de deux mois et bien que l'on n'ait pas fourni la moindre preuve que ces listes soient injustes ou incomplètes.

Si des listes étaient préparées par un gouvernement provincial, libéral ou conservateur, et si quelqu'un se plaignait au ministre de la Justice de ce que ces listes ne sont pas impartiales, son premier devoir serait de se mettre en communication avec le procureur général de cette province, et

de lui communiquer ces plaintes, pour savoir si elles sont fondées. C'est ce qu'il devrait faire pour éviter tout froissement entre le gouvernement fédéral et les provinces. Mais le côté ridicule de l'affaire c'est que ces plaintes n'existaient pas à l'époque où le bill a été déposé, ce qui fait bien voir l'esprit qui animait le ministre de la Justice et ses collègues au temps où ce bill a été préparé.

Si nous voulons que l'harmonie règne dans notre confédération nous devons respecter les droits provinciaux. Si j'entreprenais de rappeler les nombreux discours prononcés par l'honorable premier ministre en faveur des listes provinciales je retiendrais la Chambre plus longtemps qu'elle n'est probablement disposée à m'écouter.

Nous connaissons tous d'ailleurs sa manière de voir sur cette question, et je m'étonne de le voir s'écarter de ses principes à l'égard de la grande province d'Ontario.

Plus que tout autre, il aurait dû éviter avec soin d'empiéter sur les droits de la province d'Ontario, car il se produira un sentiment général qu'il s'est montré injuste envers cette province, et qu'il n'a pas déployé à son égard les talents de conciliation qu'il déploie généralement dans l'administration des affaires de ce pays. Il ne faut avoir recours à une loi comme celle-ci que dans les cas de nécessité absolue, et dans les circonstances, ce bill restera comme une tache dans nos statuts. Dire que le gouvernement d'Ontario ne préparera pas honnêtement les listes électorales dans le territoire non organisé, c'est vouloir insulter gratuitement ce gouvernement.

On ne sert aucun intérêt public en faisant voter une pareille loi. Au lieu d'intituler le bill " une loi électorale ", on aurait dû lui donner pour titre " une loi tendant à assurer l'élection de l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee)." Je défie le premier ministre de nous signaler une seule plainte contre l'impartialité de ces listes électorales à l'exception de celles proférées par le loquace député de Rainy-River. Les honorables députés peuvent obtenir des déclarations qu'ils ne veulent pas montrer, mais ce n'est pas ainsi qu'on prépare les lois d'un pays. Il faudrait mettre devant la Chambre des preuves formelles que des injustices ont été commises. Si on avait raison de se plaindre, il était facile au Gouvernement en mai, en juin, depuis la dernière élection et jusqu'au 1er juillet, de faire savoir au gouvernement d'Ontario qu'il désirait avoir de nouvelles listes pour la circonscription de Rainy-River ou toute autre circonscription du nord d'Ontario, car aux termes de la loi d'Ontario, jusqu'au premier juillet et même plus tard si on le désire, le Gouvernement peut dresser de nouvelles listes dans le territoire non organisé. Si l'on croyait avoir à se plaindre de ces listes, pourquoi ne s'est-on pas mis en communication avec le procureur général de la province pour lui demander de nommer des inscripteurs et d'instituer les revisions judiciaires prévues par la loi? Cela était très facile ; mais ce n'est pas ce que voulait le député de Rainy-River ni le Gouvernement.

Dans cette affaire, le Gouvernement semble méconnaître ses propres intérêts et s'expose à encourir le mécontentement de toute la province. Je répète que cette attitude de l'honorable premier ministre me surprend grandement, car elle est contraire à toutes ses déclarations publiques. Sans consulter le gouvernement d'Ontario en n'écoutant que les récriminations du député de Rainy-River, le Gouvernement demande au Parlement de voter une loi qui inflige à Ontario un traitement différent de celui des autres provinces. Ce projet de loi est injuste, mal avisé et de nature à nuire à la bonne entente entre les différentes parties de la confédération.

M. WATSON : Comment cette loi pourrait-elle empêcher l'harmonie de régner dans des territoires non organisés ?

M. BRISTOL : Je ne parle pas spécialement de ces territoires. Si j'étais électeur dans un de ces districts et si je m'étais fait inscrire sur la liste au mois de juin, je n'aimerais pas être obligé dans une région où les distances sont toujours considérables et les voyages pénibles, d'aller me faire inscrire de nouveau en juillet, août ou septembre. Les articles de la loi d'Ontario, dont j'ai parlé, sont les articles 57, 58 et 59, ainsi conçus :

57. Le lieutenant-gouverneur en conseil peut nommer des inscripteurs dont les fonctions consisteront, à moins que telle préparation ne soit suspendue par proclamation comme dit ci-après, à préparer annuellement les listes d'électeurs dans les parties de la province où il n'existe pas d'organisation municipale.

58. Chaque inscripteur avant d'entrer en fonction prêtera serment devant un juge de district ou de comté, un magistrat de police ou un magistrat stipendiaire, selon la formule 20 de la présente loi, lequel serment l'inscripteur transmettra sans retard au greffier de la couronne en chancellerie.

59. Aussitôt que possible, après le premier jour de juin de chaque année, et non plus tard que le 1er juillet, à moins que la préparation des listes ne soit suspendue par proclamation comme dit ci-après, l'inscripteur fera afficher dans les endroits apparents des parties du territoire pour lequel il est nommé, à chaque école publique ou séparée, et à tout autre endroit que désignera le lieutenant-gouverneur en conseil, une copie de cette liste et une ou plusieurs copies imprimées des avis selon la formule 21, et l'inscripteur sera présent aux heures et aux endroits mentionnés dans ces avis.

La loi pourvoit ensuite au délai de dix jours pour les avis d'appel et de quinze jours pour entendre l'appel. Pour excuser le dépôt du présent bill on a allégué que dans un ou deux arrondissements de votation, de Rainy-River, les délais pour l'appel n'étaient pas expirés quand l'élection a eu lieu. J'ignore quels sont les renseignements que

possède l'honorable premier ministre sur ce point, mais moi je m'appuie sur le procureur général de la province pour affirmer qu'il n'y a pas dans le district trois électeurs qui aient été affectés par cette prétendue insuffisance du délai. Les électeurs ont eu tout le temps nécessaire pour les appels. L'honorable député de Rainy-River était libre d'en appeler comme tout autre électeur, et s'il ne l'a pas fait, c'est qu'il espérait forcer le premier ministre à faire adopter ce bill, car il savait que la liste que l'on préparait en ce moment et que l'on pouvait faire reviser par le juge de comté, était celle qui servirait à l'élection fédérale si elle avait lieu avant un an.

M. WATSON : Comment pouvait-on en appeler puisque la liste était datée du 5 juin et que l'élection a eu lieu le 8 juin ?

M. BRISTOL : Je parle d'un candidat à l'élection fédérale, dont l'élection devait avoir lieu dans le courant de l'année ; naturellement un candidat à l'élection provinciale n'aurait pas eu le temps de porter la liste en appel. Mais le droit d'appel n'était pas affecté par le fait qu'une élection provinciale avait lieu. Le candidat fédéral avait parfaitement le droit de se faire remettre cette liste par le juge et de voir à ce qu'elle fût bien faite, car il devait savoir que c'était celle qui servirait à sa propre élection, s'il ne faisait pas adopter une loi fédérale pour changer la loi actuelle. La loi actuelle d'Ontario n'a pas été faite par les conservateurs, mais par le parti libéral et elle existe depuis des années. Si l'honorable député de Rainy-River n'a rien fait pour faire reviser cette liste, c'est qu'il espérait forcer la main au premier ministre et obtenir une liste avec laquelle il serait élu coûte que coûte.

Je suis certain que beaucoup de mes collègues de la gauche sont opposés à ce bill, et par conséquent, je ne consacrerai pas à le combattre tout le temps que j'y consacrerais dans d'autres circonstances. Je dirai, cependant, qu'en dépit des prétentions de l'honorable député de Rainy-River et de ce qu'il dit de la nécessité d'un délai de soixante jours pour l'appel, le présent bill n'accorde pas un seul jour de délai de plus que la loi de 1904. Le bill dit qu'il faudra observer les lois de la province. Mais, cependant, son unique but est d'enlever l'administration de cette loi aux provinces pour la confier au gouvernement fédéral. Pour cette raison et beaucoup d'autres qu'il me serait facile d'expliquer, je suis opposé à l'adoption de ce projet de loi que je considère comme inconstitutionnel, comme un empiètement sur les droits provinciaux et comme injuste envers la province d'Ontario. Je demande par conséquent que les articles en question soient rayés du bill.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest) : L'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) m'a devancé dans la protestation que je me proposais de faire au nom de la partie nord d'Ontario, contre l'introduction dans la loi électorale d'un article aussi inutile et aussi mystérieux que celui qui est maintenant proposé, en remplacement de celui qui était encore plus inutile et plus mystérieux. Quand on étudie les raisons données par le ministre de la Justice, pour motiver le dépôt de ce bill on reste frappé de ce qu'il y a de ridicule et d'absurde dans la position qu'il occupe aux yeux du pays. Voyons l'attitutde qu'il prenait en déposant le bill, le 8 mars 1908. En cette circonstance, il a très peu parlé de la nécessité de nouvelles listes dans le nouvel Ontario, et n'a presque rien dit des prétendues irrégularités. Il n'a pas dit un mot de cette substitution des listes fédérales en remplacement des listes provinciales dans le nord de l'Ontario. Il est évident, d'après les plaintes qui se sont produites depuis, qu'il n'y avait aucune irrégularité dans la préparation des listes, puisqu'elles n'étaient pas préparées à la date où le bill fut déposé. La seule chose dont on pouvait se plaindre, c'était que les inscripteurs étaient nommés par le gouvernement conservateur d'Ontario et cela était considéré par le ministre de la Justice comme une raison suffisante pour empiéter sur le droit de cette province, d'administrer ses lois et de préparer ses listes électorales.

La deuxième lecture a été proposée le 5 mai ; parlant des irrégularités qui rendraient nécessaires certaines parties de l'article 1, le ministre disait à la page 8101 (v.a.) des "Débats" :

> Je ne sais pas et je ne crois pas que personne puisse savoir, sans faire une enquête, si cet état de chose existe ou n'existe pas.

Comparons ces paroles avec la déclaration beaucoup plus impartiale que faisait le ministre le 2 juillet, page 12112 des "Débats" lorqu'il disait :

> A l'égard du Manitoba je n'ai pas cherché à contrôler ces déclarations ; mais il n'y a aucun doute qu'elles ont été faites de façon catégorique et qu'elles s'appuyaient sur des preuves d'un caractère documentaire, bien que bon nombre de ces déclarations aient été tout aussi catégoriquement répudiées par le parti adverse ; et je n'ai pas le moindre doute, ainsi que je l'ai déjà dit il y a six semaines en parlant sur ce même sujet, qu'il faudrait une enquête judiciaire pour établir la vérité des faits dans chaque cas individuel. Dans tous les cas, nous en savons assez pour démontrer qu'il existe beaucoup de mécontentement, et que ce mécontentement est partagé par la minorité de cette province, minorité qui est représentée provincialement en cette Chambre pour une majorité de plus de deux sièges pour un.

Pour ce qui concerne Ontario, le ministre a écouté les plaintes de l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee), mais je ne crains pas de dire que ce dernier est incapable de donner la preuve d'une seule irrégularité commise dans l'élection ou dans la préparation des listes. Après le discours de

l'honorable député de Rainy-River, le ministre de la Justice prit la parole et voici ce qu'il dit à la page 12117 (v.a.) des "Débats":

Il a énuméré alors des détails qui n'ont pas été contredits sur-le-champ, qui ne l'ont jamais été depuis, à ma connaissance, et qui resteront, je suppose, indéniables sur le mode de préparation des listes électorales dans sa propre division en vertu de la loi actuelle d'Ontario concernant l'inscription des électeurs.

Remarquez bien, monsieur l'Orateur, le ministre de la Justice prétend que l'honorable député a énuméré des faits qui n'ont pas été contredits et qu'il suppose irréfutables. Cependant il est resté muet et insensible pendant une heure et demi que j'ai consacrée à refuter tout ce que l'honorable député de Rainy-River a dit à propos de ces prétendues irrgularités. Voilà assurément un ministre de la Justice qui mérite d'être cité en exemple au pays. C'est avec des suppositions comme celles-là, que lui et le premier ministre cherchent à imposer une loi qui est une négation directe des droits de la grande province d'Ontario, droits que le premier ministre défendait autrefois avec tant de vigueur et dont il se proclamait le champion. A la page 12118 (v.a.) des "Débats", l'honorable ministre de la Justice, parlant des irrégularités dans se plaint l'honorable député de Rainy-River, dit :

Et si nous trouvons dans une localité aussi importante que le chef-lieu de la circonscription que représente l'honorable député, des listes préparées de cette façon en vertu de la loi d'Ontario adoptée pas plus tard qu'à la dernière session de la législature et si nous trouvons que par accident ou autrement tout appel est interdit à ceux qui ont un recours contre les listes ainsi dressées, et que ces dernières se trouvent aujourd'hui à ne pas avoir subi l'épuration judiciaire sous forme de la revision ou de l'audition des appels par un juge, il est difficile de trouver un cas où l'intervention législative soit plus légitime.

Les exemples qu'il invoque pour justifier cette intervention du pouvoir fédéral, qu'ils soient vrais ou faux, sont postérieurs non seulement au dépôt du bill, mais aussi à sa seconde lecture. D'ailleurs, ces prétendues irrégularités ont été niées et réfutées dans cette Chambre même. Bien plus, l'honorable ministre s'appuie sur des on-dit, comme on peut le constater à la page 12119 (version anglaise) :

On m'assure qu'à un certain endroit, l'énumérateur a refusé d'aller inscrire les électeurs dans un certain établissement où la grande majorité était du parti opposé.

Le ministre prétend avoir en sa possession des lettres qui le renseignent sur ces faits ; cependant, quand on lui demande de déposer ces preuves sur le bureau de la Chambre, il répond que ce sont des lettres confidentielles, qu'il n'a pas le droit de rendre publiques ! Encore une fois, je demande si le ministre de la Justice cherche à agir équitablement envers la Chambre et le pays, et surtout envers la province d'Ontario.

Mais, comme l'a si bien dit l'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol), l'honorable ministre de la Justice ne raisonne pas toujours de la même manière. Parlant de la province de Québec, à la page 12122 (version anglaise), il fait allusion aux plaintes de certains députés ministériels qui prétendent que des électeurs ont été privés de leur droit de suffrage dans la province de Québec, tant aux élections provinciales qu'aux élections fédérales. Et voici ce qu'il dit :

Au dire des honorables députés ministériels, la province de Québec a de vastes districts non organisés où il n'y a pas encore de listes électorales . . .

J'appelle particulièrement l'attention du premier ministre sur ce qui suit :

...et où, par conséquent les contribuables ne votent pas ni aux élections provinciales ni aux élections fédérales. Voici une anomalie. L'honorable député de Wright (M. Devlin) a parlé du nombre de personnes qui se trouvaient dans ce cas dans le comté qu'il représente. Le nombre en est considérable. Et on appelle l'attention sur le fait que non seulement le comté de Wright et dans le comté de Montcalm et les autres comtés limitrophes, qui s'étend jusque dans les régions inhabitées du nord de cette province, mais encore dans les circonscriptions de Gaspé et nul doute de Chicoutimi-et-Saguenay et autres parties de cette province, on appelle l'attention, dis-je, sur le fait que bien des colons, sous le système actuel, n'ont aucun moyen de se faire porter aux listes, la législation s'empressera sans doute d'adopter un remède.

Que disait l'honorable premier ministre ? Il disait que le remède était laissé à la législature de la province de Québec, parce qu'il s'agit de territoires non organisés, dans lesquels les électeurs ne votent ni aux élections provinciales ni aux élections fédérales. Je crois l'avoir bien compris, et comme il ne protesta pas, j'en conclus que c'est bien ce qu'il a dit. S'il en est ainsi, pourquoi n'applique-t-on pas à Ontario le même remède que dans Québec ? Pourquoi veut-on, par ce bill, établir des arrondissements de votation et dresser des listes d'électeurs dans les territoires non organisés d'Ontario, où il n'y a jamais eu d'arrondisements de votation et où jamais un bulletin n'a été déposé, ni dans une élection provinciale ni dans une élection fédérale ?

L'honorable premier ministre ne peut pas nier que c'est bien ce que demande le présent bill pour la province d'Ontario, tandis que pour la province de Québec, on laisse à la législature de cette province le soin d'appliquer le remède. L'honorable premier ministre dit : Je ne m'en rapporterai pas à la législature provinciale d'Ontario, mais je lui imposerai, de force, cette loi fédérale, non pas seulement comme un expédient temporaire pour répondre à des exigences

momentanées, mais pour toujours. Mais quant à ce qui concerne la province de Québec, je déclare, par la bouche de mon ministre de la Justice, que la législature de cette province sera libre de régler la question comme elle l'entendra.

Je répète que l'honorable premier ministre n'a pas appliqué la même règle à la province de Québec, en 1904, lorsqu'il a autorisé la confection des listes dans neuf arrondissements comprenant 545 noms d'électeurs qui n'avaient jamais voté auparavant, dans cette circonscription, dans des localités où il n'y avait aucun établissement, dans certains cas pas une seule seule maison et pas de chemins. Cinq cents quarante-trois noms ont été inscrits sur ces listes. Il a fait dresser des listes électorales dans des régions où il n'y en avait jamais eues précédemment, ni pour les élections provinciales ni pour les élections fédérales. Il s'arroge dans Ontario des pouvoirs législatifs qu'il n'ose pas s'arroger dans Québec.

L'honorable premier ministre a-t-il soumis à la Chambre une seule preuve des mécontentements qu'il prétend que les listes ont causé dans le nord d'Ontario ? Pas une seule. On a demandé au ministre de la Justice de produire les preuves qu'il prétend avoir, mais il refuse et se borne à dire que ces plaintes n'ont pas été niées, et ne peuvent pas l'être. Conçoit-on un ministre de la Justice si dénué de tout sentiment d'équité, qu'il cherche à imposer une pareille loi à la province d'Ontario, tout en refusant de rendre publiques les déclarations assermentées qu'il prétend avoir en sa possession ? L'honorable premier ministre commettra-t-il une pareille injustice. Permettra-t-il à son collègue de faire adopter ce bill en s'appuyant sur des preuves qu'il refuse de faire connaître à la Chambre ? Exigera-t-il que la Chambre accepte des témoignages qui ne seraient pas admis devant un tribunal ? Si devant une cour de justice je disais au juge que je suis en état de prouver ma cause par des affidavit, des dépositions assermentées que j'ai en ma possession, mais que je ne veux pas produire, on se moquerait de moi, et c'est cependant cette attitude que tiennent le ministre de la Justice et le premier ministre pour imposer cette loi à la province d'Ontario. Le ministre de la Justice dit que dans la province de Québec des centaines d'électeurs sont privés de leur droit de suffrage, mais il ne considère pas que cela justifie l'intervention du parlement fédéral; mais parce qu'une liste n'a pas été complétée, parce qu'il n'y a eu qu'un seul appel sur cette liste dans la circonscription de Rainy-River, il prétend que c'est une raison suffisante pour faire adopter cette loi par le parlement fédéral. Je proteste au nom du territoire non organisé et au nom de toute la province d'Ontario contre cette loi unique et je continuerai à protester tant qu'on ne l'aura pas modifiée.

Quant aux irrégularités dont parle l'honorable député de Rainy-River tout ce que je puis dire, c'est qu'elles n'ont pu en aucune manière vicier les listes électorales déjà préparées. J'ai ici un relevé des dates des appels, pour toutes les listes de ce territoire, en vertu de la loi de 1893 concernant les territoires non organisés, et je constate que bien que la liste de Kaministikuia, dont il se plaint et celles de l'île Simpson et de la baie au Héron ne fussent pas complétées à la date des élections provinciales, les dates des appels étaient fixées pour toutes les localités de la division ; et que ces listes ont été régulièrement révisées et complétées. Il n'y a donc aucune raison pour que ces listes ne servent pas pour les élections fédérales sauf la raison donnée par l'honorable député de Toronto-centre, savoir, que l'honorable député de Rainy-River est parfaitement convaincu, après le résultat de l'élection provinciale qu'il n'a aucune chance d'être réélu, si on ne lui permet pas de dresser les listes comme elles l'ont été en 1904, pour assurer sa réélection.

L'officier rapporteur a reçu, je crois, un protêt d'un M. J. Kenny, le 31 juin. Il se plaignait de ce que les listes n'avaient pas été certifiées par le juge, au moins dix jours avant l'élection, qu'elles n'étaient pas conformes aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 78, de la loi électorale d'Ontario, et que par conséquent l'officier rapporteur n'était pas autorisé à faire une déclaration légale au sujet de l'élection du député de cette division. Quand M. Kenny remit cette protestation à l'officier rapporteur, il lui déclara que l'objection, venait de la part de M. James Conmee, M.P. Il est facile pour l'honorable député de Rainy-River de rédiger des plaintes ou d'en faire rédiger par son avocat, M. Kenny. Il est libre de tenir la plaie ouverte ; rien ne l'empêche de caresser ses griefs, et mes renseignements sont qu'il préfère conserver ses griefs que de leur trouver un remède dans l'intérêt public. Il espère réussir, grâce à ce bill, à dresser les listes comme il l'entendra, dans ces localités où il n'y a jamais eu de listes jusqu'à présent et faire ainsi une chose contre laquelle l'honorable premier ministre a fortement protesté.

Un autre grave objection c'est que le présent bill affecte onze circonscriptions provinciales dans le nord d'Ontario, dans lesquelles des listes électorales ont été régulièrement dressées il y a à peine un mois ou deux et qui pourraient servir pour les prochaines élections fédérales. Mais cependant ce n'est que dans une seule de ces onze circonscriptions que le député de Rainy-River et le ministre de la Justice ont pu trouver un semblant de plainte. Qu'ils citent des irrégularités dans l'une quelconque de ces circonscriptions et j'ai ici tout ce qu'il

faut pour leur répondre. On dirait que l'honorable député de Rainy-River tient le premier ministre et le ministre de la Justice à la gorge; il paraît être le maître de la situation, et c'est pourquoi, en violation directe de tous les principes du parti libéral et de toutes les déclarations du premier ministre, les listes de ces onze circonscriptions vont être enlevées à la juridiction d'Ontario, non seulement pour la prochaine élection, mais pour toujours.

C'est contre cette insulte à ma province que je proteste de toutes mes forces.

M. A. E. KEMP (Ontario-est) : Monsieur l'Orateur, je persiste à croire que l'honorable premier ministre empêchera que cette insulte soit faite à Ontario et qu'il consentira à appliquer à cette grande province le traitement qu'il applique aux autres. Il nous a expliqué l'autre jour qu'il avait fait des concessions pour le Manitoba et la Colombie-Anglaise, pour se rendre au désir de l'opposition, mais je suis plutôt porté à croire que s'il a consenti à ne pas intervenir c'est parce qu'il comprenait que le pays était hostile à cette intervention du parlement fédéral dans les listes provinciales.

Si nous devons avoir dans tout le Canada des listes électorales préparées par le pouvoir fédéral, très bien, mais si ce Parlement déclare comme il l'a déjà fait que les listes fédérales seront préparées par les autorités provinciales, appliquons cette règle partout sans exception.

Le ministre de la Justice nous a dit que ce bill avait été écrit d'un bout à l'autre de sa propre main, et je me suis souvent demandé d'où lui était venue cette inspiration ? Elle ne le lui est certainement pas venue du premier ministre, car ce dernier lui aurait sûrement fait savoir l'attitude prise par le parti libéral sur la loi du cens électoral de 1885, loi qui, au dire du premier ministre, avait causé un vif mécontentement dans tout le pays. Il aurait pu rappeler au ministre de la Justice ce qui s'est passé en 1893, quand le parti libéral, réuni en convention, décida d'abroger la loi du cens électoral et de confier la préparation des listes aux provinces. Il aurait pu rappeler à son collègue la déclaration qu'il faisait lui-même en 1898 lorsque fut votée la loi actuelle du cens électoral. Le premier ministre disait à cette occasion (Débats de 1898, page 3,470) :

Cependant je n'aurais pas hésité à accepter le cens électoral établi par la législature conservatrice de Québec parce que, bien qu'il y eût, à mon avis, bien des points répréhensibles dans ce système, du moment que la province l'acceptait je l'aurais également accepté avec plaisir. Ainsi en est-il des autres provinces. Il est possible que le gouvernement de plusieurs provinces passe plus tard aux mains du parti conservateur, et que celui-ci ait à réglementer cette question du cens électoral. Je suis prêt pour mon compte à accepter les listes électorales confectionnées par ces législatures, qu'elles soient libérales ou conservatrices.

J'ai cherché à me rendre compte des motifs qui ont porté le ministre de la Justice à rédiger le premier bill qui a été déposé, et le seul que j'aie trouvé c'est que partout où les listes devaient être préparées par une législature où les conservateurs sont en majorité il s'est imaginé de faire préparer ces listes par les autorités fédérales. Il a commencé par la côte du Pacifique, et constatant que la Colombie-Anglaise avait un gouvernement conservateur, il s'attaqua à cette province.

Mais quand le bill fut déposé, il fut obligé d'admettre que personne, ni d'un côté ni de l'autre, n'avait à se plaindre des listes de la Colombie-Anglaise. Dans l'Alberta et la Saskatchewan ils ont des gouvernements libéraux. Ces jeunes provinces sont encore plus ou moins sous la tutelle du gouvernement fédéral et elles ne furent pas inquiétées. Rendu à la plus ancienne province de l'Ouest, au Manitoba, il tenta de porter une main criminelle sur ses privilèges, en violation flagrante de la doctrine libérale, en matière de cens électoral. Il tenta d'enlever à cette province le droit de préparer les listes électorales pour les fins fédérales. Il passa ensuite à la province de Québec ; il est assez difficile de savoir au juste quelles sont les conditions existantes dans cette province, mais je suppose qu'à l'égard des territoires non organisés, elles ressemblent plus ou moins à celles d'Ontario. Le ministre de la Justice fit mine d'intervenir dans la préparation des listes des territoires non organisés de la province de Québec mais le premier ministre annonça à la Chambre qu'il s'était mis en communication avec les autorités de cette province, qu'il avait trouvé leurs explications satisfaisantes et qu'il retirait la partie du bill se rapportant à Québec.

Quelle différence entre cette manière d'agir à l'égard du gouvernement de Québec et la manière dont il a agit à l'égard du gouvernement d'Ontario. L'honorable premier ministre n'a pas fait la moindre démarche pour se mettre en communication avec le procureur général ou le premier ministre d'Ontario, afin de connaître les conditions existantes dans les parties septentrionales de cette province ou pour savoir s'il existait certaines irrégularités auxquelles le gouvernement provincial était disposé à remédier. Après les concessions faites à l'égard du Manitoba, je me permettrai de dire à l'honorable premier ministre que la province d'Ontario est aussi capable de préparer ses listes électorales que le gouvernement du Manitoba, que le gouvernement de Québec, ou celui de n'importe quelle province de la confédération.

C'est une question très importante.

Ce n'est pas autre chose qu'une flétrissure jetée sur la province d'Ontario. Nous sommes certainement aussi civilisés dans la province d'Ontario que toute population

d'une autre province ; nous avons atteint un degré aussi élevé de développement dans cette province que sûrement toute autre population d'une autre province, et pourtant, par cette loi, le premier ministre marque d'un stigmate la population d'Ontario et fait une distinction au préjudice de cette province, pour six circonscriptions électorales. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait que ce que nous appelons Nouvel-Ontario se développe rapidement sous l'administration du gouvernement actuel qui connaît chaque pied de ce territoire et qui comprend si bien ses besoins qu'il n'y a aucune autorité dans le Canada qui soit aussi compétente pour établir la liste des électeurs, que l'est le gouvernement provincial. Je préviens le premier ministre que la province d'Ontario n'oubliera pas cette insulte. Dans la province d'Ontario, nous regardons avec orgueil notre province sœur de Québec, et certainement le premier ministre s'apercevra que cette distinction qui cause un préjudice à la province d'Ontario va donner naissance à un grand nombre de sentiments désagréables. Je voudrais aussi attirer l'attention sur le fait que ce n'est qu'au moyen de sa grande majorité sur laquelle le ministre peut s'appuyer dans cette Chambre qu'il pourra nous faire un tel affront. Le très honorable premier ministre n'a pas une majorité dans cette Chambre venant de la province d'Ontario, mais grâce à sa majorité qui vient de la province de Québec et des autres provinces du Dominion, il est en état de dire à la province d'Ontario : Vous n'êtes pas capable d'établir une liste équitable des électeurs, nous n'avons pas confiance en vous. Le gouvernement actuel de la province d'Ontario jouit d'une façon étonnante de la confiance du peuple ; aussi je crois que cet outrage sera ressenti d'une manière telle que le premier ministre en sera surpris.

Comme je l'ai dit, partout où le ministre de la Justice a trouvé un gouvernement conservateur au pouvoir, il a mis la main sur cette province. Il n'est pas intervenu en Nouvelle-Ecosse, bien qu'il ait été démontré dans les lettres et les documents lus par le chef de l'opposition qu'il existe de très grandes irrégularités dans les listes électorales de cette province. Mais le gouvernement libéral est au pouvoir là-bas et les irrégularités ne sont pas signalées par le ministre de la Justice. Il y a aussi le Nouveau-Brunswick qui l'a échappé belle. Vous constaterez que les élections provinciales au Nouveau-Brunswick ont eu lieu le 8 mars, et le bill a été présenté le 9 mars, aussi vous pouvez imaginer ce qui se serait passé au Nouveau-Brunswick si les élections y avaient eu lieu un mois plus tôt et si les conservateurs étaient revenus au pouvoir.

Dans l'île du Prince-Edouard également, il y a un gouvernement libéral, et là on n'est pas intervenu dans la confection des listes électorales. Donc, en cherchant quelle est la raison qui a poussé le ministre de la Justice à rédiger le bill primitif, je ne peux que conclure qu'il a songé uniquement à présenter une mesure de partisans acharnés et que la distinction qu'il a établie contre les provinces conservatrices était au dernier degré une mesure de partisans.

Je dirai un mot à l'adresse de l'honorable député de Rainy-River. La fausseté des arguments qu'il a essayé de présenter à la Chambre au sujet du bill a été exposée complètement quand on a fait voir que les prétendues irrégularités qu'il avait représentées comme un motif déterminant pour ce bill, s'étaient passées longtemps après la présentation du bill. Je crois que tous les députés raisonnables croiront avec moi que les listes électorales dans les parties de l'Ontario non organisées sont d'aussi bonnes listes que la moyenne que l'on peut trouver dans toute autre province du Canada. S'il y a des irrégularités, je ne crois pas qu'elles aient été faites avec intention, et au pis aller, elles ne sont certainement pas plus grandes que celles dont on a prouvé l'existence en Nouvelle-Ecosse. J'ai confiance que même à la dernière minute, le premier ministre retirera cet article du bill et fera tous ses efforts pour empêcher qu'une injustice ne soit commise envers la province d'Ontario.

M. WM WRIGHT (Muskoka) : En ma qualité de représentant d'une des circonscriptions du nord d'Ontario qui sera atteinte en partie par ce bill, je crois que j'ai le droit de protester énergiquement avec autant de force que je suis capable d'en montrer. On a établi à l'évidence au cours de cette discussion que nous avons des listes d'électeurs aussi exactes dans le nord d'Ontario que nous en avons jamais eues, et ces listes sont aussi exactes qu'on peut en trouver dans toute autre partie du Canada. Alors, à quoi bon une intervention de la part de ce Gouvernement ? Pourquoi le gouvernement fédéral mettrait-il une main brutale sur cette partie d'Ontario en disant : Nous n'avons pas confiance en vous, nous allons régler complètement cette question nous-mêmes, et nous allons imposer comme une sorte de flétrissure sur le gouvernement d'Ontario et sur la population de cette partie de la province, car après tout, ces listes ont été faites par les gens qui habitent dans ces territoires non organisés.

La plus forte objection, monsieur l'Orateur, que le député de Rainy-River ait présentée, c'est qu'il n'y a pas eu assez de temps, suivant la loi d'Ontario, pour établir convenablement ces listes, mais laissez-moi vous dire que le temps accordé pour leur confection, d'après la loi provinciale, est tout aussi grand que le délai qui est accordé par ce bill, de sorte que le principal motif de plainte de l'honorable député (M. Conmee) disparaît complètement. Mais l'honorable député ne s'en inquiète pas, s'il peut faire que la préparation de ces listes soit

confiée à des personnes qu'il pense pouvoir diriger à sa guise. Je pourrais aussi dire que grâce au système d'inscription, s'il est bien fait, nous avons des listes meilleures que celles que nous aurions avec le système ordinaire d'établir les listes d'électeurs dans la partie organisée de l'Ontario et je crois que la même chose existe dans toute autre partie du Canada.

Etant donné le mouvement constant de la population, il est nécessaire d'établir quelque système d'enregistrement, si nous ne voulons pas priver de leur électorat un grand nombre de personnes. J'ai ici la liste des électeurs pour 1907, telle qu'elle a été définitivement arrêtée par le juge, pour une des municipalités de ma division électorale. En voici une autre qui a été faite par le répartiteur pour l'année 1908. Elle comprend une période de sept à huit mois. Dans cette municipalité seulement, je trouve qu'il y a une augmentation de 100 dans le nombre des électeurs qui ont le droit de vote. Sans doute, cette municipalité est un peu plus grande que la plupart de celles de ma division, mais elle ne représente qu'un neuvième de la circonscription, de sorte qu'elle indique qu'un changement dans le nombre des électeurs de cette division s'est élevé à neuf cents dans un espace de moins de huit mois. Si cette proportion s'était maintenue pour toute l'année, cela indiquerait que 1,300 ou 1,400 électeurs, appelés à voter à une élection l'automne prochain, perdraient leur électorat dans le cas où une élection aurait lieu. Dans la partie non organisée, où il n'y a que quelques municipalités, la même chose ne se produirait pas. Lors de la dernière élection, le Gouvernement a pris la chose en mains et dans l'espace de deux ou trois semaines, il a été obligé de faire ce qui nécessite ordinairement deux mois d'après la loi, de sorte que la liste était nécessairement très incomplète. Il est absolument impossible de faire une liste régulière dans ce court espace de temps. Mais si la liste a été mauvaise, il y a eu pourtant plus de votes exprimés dans la partie non organisée que dans la partie organisée de la circonscription que je représente, la proportion étant de 72 p. 100 dans la partie organisée, par suite de la longueur du temps exigé pour établir la liste des électeurs. Je crois donc qu'il est absolument nécessaire, si nous ne voulons pas faire perdre leur électorat à un grand nombre de personnes dans les districts organisés, que nous établissions un procédé plus moderne que celui qui existe à présent. Bien que ce point ne se rattache pas d'une façon particulière à ce bill, je tiens à en parler. L'objet de ce bill, est, je crois, de permettre à quelques personnes d'être placées sur la liste des électeurs dans le district de Rainy-River-et-Thunder-Bay. Il n'y a pas, à mon avis, de plainte qui se soit fait entendre dans aucune autre partie des districts non organisés.

M. CONMEE : Je dois dire à mon honorable ami qu'il s'est produit des plaintes semblables dans d'autres circonscriptions électorales.

M. WM WRIGHT : S'il en existe, elles n'ont jamais été présentées au Parlement. Cela peut convenir très bien à quelques honorables députés de conserver dans leurs poches les réclamations et de les présenter au dernier moment, quand nous n'avons plus de moyens de les combattre. Cela peut donner une preuve de leur grande habileté, mais je n'en pense pas grand'chose. Supposez que vous introduisiez une douzaine ou une demi-douzaine d'électeurs du district de Rainy-River-et-Thunder-Bay dans les listes électorales, je n'hésite pas à dire que dans quelques-unes de ces circonscriptions du nord il y aura au moins un millier de personnes qui perdront leur électorat.

Peut-être n'y en aura-t-il pas autant dans la circonscription que l'honorable député représente, mais il y a une grande différence dans le nombre des électeurs quand l'élection se passe à un temps propice de l'année, disons dans le mois de juin, que si elle arrive tard à l'automne. A la dernière élection que le gouvernement Whitney a faite dans la province d'Ontario, il a été exprimé 50,000 suffrages de plus qu'à la dernière élection fédérale, faite à l'automne. Dans la division que je représente, des centaines de personnes étaient parties dans les bois à l'époque de l'élection, et je me suis rendu compte qu'il était impossible qu'ils revinssent pour voter. Le très honorable premier ministre a convoqué les électeurs à l'époque connue sous le nom de saison de la chasse. Dans tout le pays, il y a des hommes qui supportent le poids de la chaleur du jour avec l'espoir qu'au commencement de novembre ils jouiront de deux à trois semaines de chasse dans les bois du nord de l'Ontario. Ces hommes viennent de toutes les parties de la province. Si le très honorable premier ministre fait encore des élections tard à l'automne, le résultat en sera la perte de l'électorat pour un grand nombre de personnes. Que sont les votes de quelques personnes dans une seule division en comparaison de la perte des droits d'électeur pour des milliers de personnes dans toute la province? D'après les termes de ce bill, la revision des listes est placée à une époque telle qu'il est impossible d'éviter ce genre d'ennui, parce qu'en dépit de tout ce qui pourrait être fait, il faudrait travailler dès aujourd'ui jusqu'au premier novembre pour préparer la liste. Il y a des centaines d'hommes qui vont dans les chantiers tard à l'automne et ces personnes perdront également leur électorat.

Au sujet de la mise en pratique de cette loi, nous aurons le même état de choses. D'après la loi provinciale, les avis sont affichés en juillet dans les diffé-

rentes circonscriptions du nord du pays, et les recenseurs qui seront à l'œuvre pour l'exécution de ce bill devront travailler quelques semaines plus tard, de sorte que vous aurez deux groupes de fonctionnaires à l'ouvrage, et les citoyens auront l'inconvénient et l'ennui de s'adresser à deux espèces de tribunaux pour s'assurer qu'ils sont inscrits sur les deux listes. Cela peut paraître très facile aux personnes qui sont réunies au Parlement, mais c'est loin d'être aussi facile pour ceux qui sont établis dans les lieux de colonisation éparpillés dans le nord d'Ontario où les distances sont si grandes et où les communications sont si difficiles qu'il est quelquefois impossible de voyager.

Je tiens à signaler encore un autre défaut de ce bill. Je ne trouve aucune disposition rendant obligatoire de prendre la liste des électeurs actuels comme base des électeurs de la province. Chaque électeur de ces districts non organisés devra s'intéresser personnellement à ce qu'il soit placé sur la liste. Comme les choses se passent actuellement, un homme qui a déjà été inscrit sur la liste, sait qu'il a le droit de vote les chances sont de mille contre un qu'il restera sur la liste, à moins qu'il ne se soit produit quelque raison pour qu'il en soit effacé. Cela ne peut pas se passer ainsi avec ce bill, car chaque homme devra personnellement s'informer s'il est inscrit sur la liste. C'est un ennui très grand pour le public, et je m'adresse au très honorable premier ministre pour lui demander que la liste des électeurs établie par la province d'Ontario soit prise comme base, s'il veut faire adopter ce bill, de façon à ce que chacun comprendra qu'il est déjà sur la liste, à moins que, pour quelque raison, son nom n'en ait été rayé. Cela supprimerait en grande partie l'obligation pour chaque électeur demeurant dans une partie de territoire non organisé de la province à voir par lui-même si son nom se trouve sur la liste. Quant aux tribunaux qui devront siéger nécessairement, j'ai fait un calcul, et j'ai trouvé qu'il y avait une moyenne de cinquante bureaux d'inscriptions pour chacune des divisions électorales du Canada représentées dans cette Chambre.

Dans mon comté, il n'y a qu'une petite partie de la circonscription qui tombe sous le coup de ce bill, environ huit bureaux de scrutin. D'après mon expérience, cela veut dire qu'il y aura un bureau d'inscription pour chaque arrondissement, et il a été d'usage dans le passé d'avoir un tribunal d'appel dans chaque localité où siégeait l'inscripteur. Les juges devront tenir une centaine de séances dans tout le district nord, durant un espace de temps très court, et le même nombre de séances relativement aux listes provinciales. Les juges, en plus de leur session ordinaire de tribunaux et de

leurs sessions trimestrielles, devront tenir dans l'espace de deux mois et demi 125 séances dans quelques divisions. Ce serait matériellement impossible pour un juge d'assister à ces séances, et je ne crois pas que vous puissiez établir une disposition divisant le travail entre deux ou plusieurs juges, même s'il arrive qu'ils habitent dans le district qu'ils président.

Si le très honorable premier ministre prend en considération sérieuse toutes ces choses, cela devrait le décider à retirer l'article 1er. Quand bien même deux ou trois de ses amis pourraient faire de l'opposition, je crois que dans la province et particulièrement dans les districts non organisés, il gagnera plus d'amis et sera mieux vu dans l'estime publique. Il ne s'est produit aucun ennui dans aucune partie de cette région au sujet des listes préparées par le dernier Gouvernement. Elles sont aussi complètes qu'on peut raisonnablement s'y attendre et elles sont certainement aussi exactes qu'elles le sont partout dans les parties organisées d'Ontario ou du Dominion. Dans ces circonstances, le très honorable premier ministre agirait sagement en retirant cet article pour faire disparaître cette tache de la province d'Ontario, spécialement l'Ontario septentrional, et pour nous permettre de rendre ce bill aussi parfait que possible. Je ne demande pas trop quand je prie le très honorable premier ministre de demander à son ministre de la Justice de faire disparaître cet article de façon à traiter la province d'Ontario comme celle de Québec ou comme toute autre province. Si on peut avoir confiance dans la province de Québec pour faire ces listes, pourquoi ne l'aurait-on pas en la province d'Ontario ? Certainement, le ministre ne dira pas qu'il ne peut pas permettre à une province conservatrice de surveiller ses propres listes électorales.

M. ALCORN : Comme député de la province d'Ontario, je désire faire entendre ma protestation personnelle dans les termes les plus énergiques possibles contre l'insulte faite par le gouvernement fédéral à cette province. Le Gouvernement n'infligera certainement pas cette flétrissure à la province d'Ontario en déclarant que le gouvernement provincial et ses fonctionnaires, ne sont pas dignes de la confiance du Gouvernement et qu'ils sont inhabiles à préparer des listes convenables et complètes dont on pourra se servir à la fois, pour les élections provinciales et pour les élections fédérales. Je ne connais aucune raison spéciale qui motive cet article du bill excepté que dans l'opinion des députés ministériels, une province administrée par un cabinet conservateur ne peut pas re cevoir leur confiance, pour établir ses propres listes électorales. Ce qui a justifié la présentation de ce bill doit être quelque faute

qui nécessite une réparation. Or, quelle est cette faute ? Nous n'avons pas d'informations à ce sujet. Nous n'avons eu aucune affirmation spéciale faite à la Chambre par le Gouvernement ou aucun de ses membres, pas même par le ministre de la Justice. Alors pourquoi l'Ontario serait-il traité d'une manière différente des autres provinces ? On a dit, d'une façon générale, que l'on n'était pas satisfait des listes du nord d'Ontario qui avaient été dressées en vue des élections provinciales du 8 juin dernier. Mais je suppose qu'il y aura toujours un certain degré de mécontentement contre le parti qui établit les listes des électeurs.

Le ministre de la Justice nous a dit que certaines informations lui étaient parvenues par des lettres ou par d'autres communications écrites dans lesquelles on établissait que certaines irrégularités s'étaient produites dans différentes élections, au nord de la province. Mais il n'a donné aucune information absolue pour prouver ces accusations. En parlant sur cette question, le 5 mai dernier, il dit à la page 8101 du hansard :

J'ignore, et je ne suppose pas que quelqu'un sache sans en avoir des preuves, si cet état de de chose existe ou non tel qu'il a été décrit.

Mais on n'a recueilli aucune preuve et des témoignages auraient été pourtant le véritable moyen, comme l'a déclaré le ministre lui-même, d'informer la Chambre si la loi en discussion est nécessaire.

On a dit, d'une manière assez confuse et non pas très clairement, que certains appels avaient été empêchés au sujet des listes dressées dans le nord d'Ontario en juin dernier. Mais cette objection ne peut avoir de valeur. Si les juges, en une occasion ou peut-être deux, ont certifié les listes comme n'étant pas susceptibles d'appel, cela n'empêchait pas d'aller en appel de la façon ordinaire et régulière et de tenir des séances de revision pour régler tout appel qu'un électeur aurait pu faire inscrire. Si la liste a été faite en vue des élections provinciales ou non, cela n'empêchait pas les tribunaux de revision de siéger et des appels pouvaient être inscrits dans la forme régulière en vue des élections fédérales. Mais comme ce bill doit être basé sur quelque faute exigeant une réparation, on pourrait supposer que le remède appliqué sera comparable au mal dont on se plaint. Je n'ai pas entendu faire de plaintes autre que celle que les listes, dans une ou deux occasions, ont été certifiées par le juge avant que le délai d'appel soit expiré. Il me semble que si le Gouvernement, dans son manque de sagesse, a cru qu'il était nécessaire de présenter une mesure comme celle-là, pour régler toute la question de la confection des listes, leur revision et leur application, il a complètement dépassé le mal dont on se plaignait. Le seul moyen convenable aurait été de s'arranger avec le gouvernement d'Ontario pour engager ce gouvernement à redresser tous les torts auxquels on a fait allusion, et si cette méthode ne donnait pas de résultat, si le gouvernement d'Ontario après des observations convenables refusait de redresser les torts, alors un bill aurait pu être présenté pour réparer les irrégularités dont le gouvernement fédéral aurait pu prouver l'existence. Mais il me semble que cette façon de révolutionner toutes les méthodes d'inscription dans le nord d'Ontario et d'imposer dans cette région de la province des listes entièrement nouvelles avec tout le travail et les dépenses qui s'y rapportent—et suivant moi en essayant de citer des cas particuliers, que l'on ne peut pas mentionner—ne peut pas être présenté comme comparable au tort dont le Gouvernement se plaint.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Sur l'article 1er.

M. BOYCE : J'ai l'honneur de proposer que, pour les raisons indiquées, les alinéas 1 à 8, inclusivement, dans l'article 1er de ce bill, soient rayés. En proposant cette motion, je désire signaler la différence entre cette loi telle qu'elle existait avant l'arrivée du gouvernement Whitney au pouvoir en 1905, et la loi actuelle. Pendant les élections de novembre 1904, la loi existait telle qu'elle est maintenant, avec cet amendement, acceptant les listes complètes des électeurs provinciaux, pourvu qu'elles ne soient pas anciennes de plus d'un an à l'époque de l'émission du bref pour une élection générale. De sorte que partout où il y avait des listes provinciales dans les territoires non organisés d'après l'ancienne loi, qui n'étaient pas ancienne d'un an à l'époque de l'émission du bref, ces listes étaient utilisées pour les élections fédérales. Je ne puis voir qu'aucun argument ait été présenté pour défendre cette loi, qu'aucun motif raisonnable ait été mis en avant pour expliquer le changement de base et le refus d'accepter les listes provinciales pour les élections fédérales. Il n'existe aucun motif sur lequel on peut s'appuyer pour violer les principes que le parti libéral a énoncés dans son programme de 1893, et qu'il a accentué en 1898 quand il a abrogé la loi sur le cens électoral et établi une disposition pour accepter les listes provinciales. Si cette loi doit passer, bien que vous approuviez les listes provinciales et les acceptiez dans presque tous les cas, si vous faites une élection, bien que les listes provinciales ne datent que de trois mois et aient été dressées régulièrement, par cet amendement vous ordonnez que ces listes provinciales ne seront pas utilisées, bien qu'elles aient été établies trois mois ou peut-être seulement soixante jours avant la publication du bref. Mais le très honorable premier ministre propose de demander à la

province d'Ontario de mettre de côté ces listes pour toujours et d'accepter les listes qui peuvent dater de onze mois, privant ainsi de leur électorat tous ceux qui ont obtenu leur droit de vote depuis l'établissement des dernières listes électorales. Le très honorable premier ministre comprendra ce que je veux dire en se reportant au paragraphe 7.

Lorsque dans l'espace d'une année avant la date de l'émission du bref d'élection dans un district électoral composé en entier ou en partie de tels territoires non organisés en municipalité, des listes d'électeurs ont été préparées suivant les dispositions de cet article, lesdites listes serviront pour cette élection, et en conséquence, de nouvelles listes ne seront pas préparées.

Ceci indique l'intention absolue du très honorable premier ministre de faire une distinction au préjudice des listes établies sous la surveillance des autorités de la province d'Ontario, bien que dans le cas que j'ai mentionné, depuis neuf mois des listes provinciales plus récentes et plus régulières aient été dressées sous l'égide des lois de la province. Mon très honorable ami établissait une distinction absolue à propos de ces lois, il les ignorerait complètement, il jetterait au vent ses professions de foi et se servirait de listes plus anciennes de onze mois ou de onze mois et demi et ainsi ferait perdre leur électorat à ceux qui aurait obtenu le droit de vote dans l'intervalle.

M. J. D. REID : Avant que ce bill soit adopté je désire protester contre l'affront que l'on fait à la province d'Ontario. Le seul motif que je puisse saisir pour autoriser un traitement semblable à l'égard de la province d'Ontario, c'est que l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) a insisté pour qu'on s'occupe de lui en vue de la prochaine élection. Je suis surpris que le premier ministre ait écouté l'honorable député de Rainy-River en cette affaire. Voici un bill d'élection qui est préparé et la seule province du Canada dont on s'occupe, je pourrais dire, qu'on insulte, c'est la province d'Ontario, par ces paroles :

Nonobstant toute disposition à ce contraire contenue en la présente loi, les listes d'électeurs pour les parties de la province de l'Ontario qui consistent en territoire non organisé en municipalités, seront préparées dans les mois d'août, de septembre et d'octobre de chaque année.

J'affirme que comme citoyen d'Ontario c'est la plus grande injustice que l'on pouvait faire à notre grande province. Le premier ministre a cru devoir écouter les sollicitations de l'honorable député de Rainy-River et insérer cet article dans le bill. Je n'ai pas entendu une parole dans toute la province d'Ontario, exprimant une plainte au sujet de ces listes comme d'un traitement injuste envers les électeurs. Je ne pense pas qu'il y ait un homme dans la province d'Ontario pour croire que M. Whitney, le premier ministre d'Ontario, permettrait que l'on commette une seule action irrégulière dans la préparation des listes électorales. Même s'il s'est rencontré quelque difficulté dans un ou deux bureaux de scrutin de la circonscription électorale de Rainy-River, je crois que le premier ministre, comme habitant de la province de Québec, aurait dû être le premier à laisser la province d'Ontario régler ses affaires. L'honorable premier ministre a essayé de faire croire à la province d'Ontario qu'il veut être juste et équitable, mais à propos de cette question, c'est la seule province à laquelle il impose cette flétrissure. Je pense que l'honorable député de Rainy-River a été très bien traité, on lui a accordé des crédits pour les travaux publics, ici et là, assez pour enlever son comté sans qu'il soit besoin de l'aider encore de cette manière. Pour moi, je crois que le premier ministre devrait appeler ce bill le bill Conmee, parce que c'est un bill qui est adopté par la Chambre uniquement pour faire élire l'honorable député de Rainy-River.

M. BENNETT : Un bill pour faire droit à l'honorable député de Rainy-River.

M. J. D. REID : Oui. En obtenant l'adoption de ce bill le premier ministre espère enlever d'une façon ou de l'autre, quatre ou cinq circonscriptions électorales. Je crois que le premier ministre est très injuste envers l'Ontario. Quant à la province de Québec il sait qu'un gouvernement libéral est au pouvoir, et la liste des électeurs sera préparée dans le courant du mois prochain, ou à peu près, juste suivant ses désirs.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien.

M. J. D. REID : Le premier ministre pense qu'il n'a rien à craindre là-bas. Aussi il ne comprend pas Québec dans ce bill. Mais dans Ontario où les listes ont été préparées, et où le premier ministre n'a rien à dire à leur sujet, il veut faire élire cinq ou six députés simplement avec ce bill. Je suis surpris que le ministre des Douanes qui représente dans le cabinet la province d'Ontario et qui, j'en suis sûr, est fier de sa province, n'ait pas empêché cette flétrissure de lui être infligée.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux et les autres ministres de l'Ontario semblent avoir peur de protester contre ce bill. Il est peut-être vrai, ainsi qu'on le raconte, qu'une tentative a été faite pour faire sortir du cabinet le ministre des Douanes et le ministre du Commerce et de l'Industrie, et alors ces ministres sont effrayés de défendre la province d'Ontario. Le premier ministre a évidemment décidé qu'il y aurait des élections à l'automne, une année avant que nous ne devions les avoir, et ainsi

il espère profiter d'un avantage, grâce à ces listes, pour l'emporter dans six comtés.

M. BLAIN : Comme député ayant appuyé l'amendement de l'honorable représentant d'Algoma-ouest (M. Boyce), je désire, monsieur le président, exprimer combien je réprouve la méthode suivie par le leader de la Chambre en présentant ce projet de loi qui s'occupe surtout de la province d'Ontario relativement à la liste des électeurs. Dans la dernière session de la législature, avant l'élection qui vient de se faire, on n'a pas entendu un mot pour protester contre l'administration Whitney ou pour la condamner en raison de la préparation des listes électorales et depuis cette élection, aucune plainte n'a encore été exprimée. Je n'ai pas entendu un argument convenable émis pour expliquer pourquoi on légiférait contre la province d'Ontario sur cette question. Le très honorable premier ministre sait que la population d'Ontario désire ardemment une liste d'électeurs juste, complète et sincère. Son propre parti a eu mission de préparer les listes pendant plus de trente-six ans et depuis que son parti est monté au pouvoir en 1896, des élections ont eu lieu sur les listes électorales préparées par la législature provinciale.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien.

M. BLAIN : Le premier ministre dit : "Très bien". Pourquoi ne veut-il pas avoir confiance, lui et son gouvernement, en une liste préparée par le gouvernement provincial d'Ontario ? Il ne peut avoir qu'une seule raison. Je ne désire pas faire une distinction au désavantage de mon honorable ami de Rainy-River (M. Conmee), mais mon honorable ami a une histoire dans Ontario, il a été un remarquable partisan et un soutien de sir Oliver Mowat dans les jours passés, et il a continué à appuyer le parti libéral dans l'assemblée législative. Il a un passé qui lui est particulier, et auquel je ne veux pas faire allusion, mais si le très honorable premier ministre avait fait la sourde oreille aux propositions de mon honorable ami, et avait demandé à la bonne population du nord d'Ontario, si elle pensait que les listes électorales devraient être préparées pour l'élection prochaine, je suis sûr que la réponse aurait été qu'elle était très satisfaite des listes qu'elle avait et ne demandait pas au gouvernement de faire une dépense nouvelle ou de faire une exception pour cette partie d'Ontario qui sera bientôt transformée en un district organisé. Cette façon d'agir ne donnera pas un grand appui au très honorable premier ministre quand il s'adressera au public de cette région pour lui demander son concours. Je pense qu'il pourrait bien avoir confiance dans la population d'Ontario. Nous l'avons applaudi dans le passé quand il se présentait lui-même avant 1896, comme un défenseur des libertés provinciales. C'était son grand cri de ralliement dans la province d'Ontario et dans les autres provinces et un grand nombre de personnes de cette province, je crois même un trop grand nombre ont eu confiance en lui et ont voté pour lui. Le très honorable premier ministre peut sourire, il a entendu des prédictions déjà, mais je me hasarde à faire celle-ci : c'est que quand les élections viendront mon très honorable ami recevra de ces régions du nord une réponse telle qu'il n'en a jamais reçue auparavant, et uniquement à cause de ce bill. Ni dans les discussions de la Chambre, ni dant les discussions des journaux d'Ontario, même le " Globe," aucune raison valable n'a été donnée pour expliquer pourquoi le Gouvernement n'accepterait pas les listes proviniales d'électeurs pour les élections fédérales, comme il l'a fait en 1897. Pourquoi s'est-il écarté de ce principe ? Parce qu'un cabinet conservateur dirige maintenant les affaires dans la province d'Ontario. Mon honorable ami demande alors une loi spéciale, disposant que les listes particulières seront préparées dans le nord de l'Ontario pour donner un avantage supérieur aux libéraux. Je suis surpris que les députés ministériels de l'Ontario ne protestent pas contre cette incursion faite sur les droits de cette province, et qu'ils restent assis tranquillement en permettant à ce bill d'être adopté sans une protestation.

Le ministre des Douanes qui est bien connu dans Ontario et que la population a honoré, qui s'est autrefois prononcé à haute-voix en faveur des droits provinciaux et a dit quelle était la justice du très honorable premier ministre et du Gouvernement qu'il appuyait, reste assis tranquillement et dit : C'est parfait, nous aurons une liste spéciale d'électeurs dans ma province pour les territoires non organisés. Je désire adresser un mot ou deux au ministre de la Justice. Je ne doute pas qu'à la fin de la session, le ministre de la Justice, réfléchissant à sa situation, ne regrette d'être l'auteur de ce bill qui porte un coup à la province d'Ontario. Sans doute, une raison pour expliquer la conduite du ministre de la Justice, est qu'il voulait sauver l'honorable député de Rainy-River, mais je n'hésite pas à penser que l'honorable ministre, quand même il ferait mettre sur les listes des électeurs tous les ouvriers du Grand-Tronc-Pacifique dans sa circonscription électorale, il ne pourrait pas se sauver à la prochaine élection.

M. MILLER : L'honorable député (M. Blain) pense-t-il que les juges auxquels cette question sera confiée placeront sur la liste des électeurs les ouvriers du Grand-Tronc-Pacifique qui n'ont aucun droit d'y être ?

M. BLAIN : Je ne sais pas, et je n'ai pas à parler en faveur des juges. Je dis que la confection de ces listes d'électeurs devrait être laissée aux soins de la province

d'Ontario, et l'honorable député (M. Miller) a soutenu ce principe dans le passé.

Un DEPUTE : Il soutiendrait n'importe quoi.

M. BLAIN : Sans doute, il sera forcé de soutenir tout ce qui sera présenté par le Gouvernement.

Un DEPUTE : Il était indépendant autrefois.

M. BLAIN : Nous n'en avons pas eu de preuve depuis qu'il siège dans la Chambre. Je dis au premier ministre qu'il fait une erreur très grave quand il insiste auprès du Parlement pour l'adoption de cette loi, qui est un empiètement sur les droits de la province d'Ontario.

L'hon. M. FOSTER : Avant que la motion soit soumise au vote de la Chambre, je désire ajouter un mot à la protestation qui a été faite par mes collègues d'Ontario. C'est une chose vraiment extraordinaire que personne ne puisse trouver un mot à dire pour défendre cet article. Le premier ministre n'a pas dit un mot pour le défendre ; le ministre de la Justice est muet sur la question et il ne peut rien entendre de ce que nous disons ; le procureur général qui devrait être à sa place pour gagner son argent est toujours et continuellement hors de la Chambre. Je proteste d'abord contre l'injustice qu'il y a à nous obliger à discuter une question avec un homme qui ne peut pas nous entendre et avec un sous-ordre qui devrait prendre la défense de ce projet de loi parce qu'il est bien payé pour cela et qui est hors de la Chambre, sans s'occuper de ses attributions personnelles. A quoi cela sert-il de raisonner avec un homme qui doit attendre jusqu'à ce qu'il ait lu le hansard pour nous accorder peut-être, demain, une réponse. Nous pourrions éviter ce désagrément si le procureur général avait été chargé de défendre ce bill, mais le premier ministre ne nous donne pas la facilité de discuter la question ou de nous mettre en présence d'un homme qui peut discuter avec nous. Sur ce point, il est injuste pour l'opposition, qui, pour le moins, désire discuter et présenter ses raisons au sujet de ces mesures au Gouvernement et au Parlement. Sans doute, cela ne fait absolument rien aux députés ministériels. Ils n'ont aucune critique à présenter ; ils ne sont pas supposés en avoir à faire ; ils ne sont même pas invités à en présenter, ils n'ont simplement qu'à voter ce que le premier ministre désire et cela ne leur fait rien que le ministre de la Justice puisse entendre ou non leur raisonnement, ou s'il y a, oui ou non, à sa place, un procureur général qui peut les entendre. Mais avec nous, c'est un peu différent, et je proteste contre l'abus de cette situation tolérée par le premier ministre.

Nous ne devons pas oublier la législation que le très honorable premier ministre a présentée à la Chambre et celle qu'il a présentée deux mois après. Nous ne pouvons pas nous empêcher d'exprimer l'opinion que s'il avait été un peu plus loin, cela aurait été préférable pour sa réputation personnelle et préférable aussi pour l'intérêt public du Canada. Avec son ministre de la Justice, il nous a présenté une proposition qui détruit l'ancien code de leurs droits, l'autorité provinciale en matière de cens électoral relativement à quatre provinces dont trois appartiennent légalement à leurs adversaires et dont l'autre est encore en leur pouvoir. Le premier ministre plus que quiconque, dans une certaine période de sa carrière, a pris cette position logique et simple : Je préfère avoir confiance dans les provinces en matière de cens électoral et dans la manière de préparer les listes électorales.

Le très honorable premier ministre est allé plus loin et a dit : Je mettrai ma confiance dans ces gouvernements provinciaux bien qu'ils me soient opposés, car quoi qu'il puisse en résulter du mal en certain cas, pourtant je crois en somme à la vertu du principe qui l'emportera sur les fautes occasionnelles, et alors je me prononce pour le cens électoral provincial et la surveillance de la province sur la confection des listes électorales. Mais un changement s'est produit dans les vues de mon très honorable ami, et cette proposition a été présentée le 9 mars, avec la plus grande assurance—assurance qui effrayait un peu mon très honorable ami quand il l'envisageait personnellement. Je suis assez charitable pour penser qu'il n'a pas donné à cette proposition son attention personnelle complète jusqu'à ce qu'elle ait été pendant plusieurs jours discutée dans cette Chambre. Si je me trompe, cela ne rend pas meilleure la situation de mon très honorable ami. Mais la proposition effrontée qui nous fut présentée était celle-ci : s'emparer de la confection de listes dans la province de la Colombie-Anglaise d'où il n'était parti aucune note de protestation adressée à lui-même ou à quelque autre membre de son Gouvernement. Pourquoi a-t-il fait une exception pour cette province ? Pour nulle autre raison qu'il ne voulait pas faire d'exception seulement pour la province de Manitoba et alors, pour qu'elle ne soit pas seule, il a ajouté la province de la Colombie-Anglaise. Mais lorsque quelques-uns des membres de la Colombie-Anglaise eurent fait leur soumission tardive et indifférente pour adopter cette mesure—aucun d'entre eux ne fit entendre une plainte très forte et, en somme, leur opinion était que les deux partis politiques croyaient que la liste des électeurs dans la Colombie-Anglaise était juste et exacte. Mais il proposa de mettre la main sur la province de Manitoba. Il s'empara de la province de Manitoba en 1904 au

moyen d'un paragraphe dans la loi actuelle et grâce à une revision forcée, une revision partiale, une revision scandaleuse, dans laquelle la flétrissure de la petite ligne rouge fut perpétrée à sa connaissance et à la connaissance de ses collègues, il proposa, le 9 mars 1908, si possible, de faire légalement ce qu'il avait fait d'une façon illégale auparavant pour éviter le jugement de la cour suprême du Manitoba qui avait déclaré que la petite ligne rouge était illégale.

Alors il se proposa de charger ses propres partisans de s'occuper de la Colombie-Anglaise et du Manitoba. Il nomma lui-même des hommes qui se mirent à l'œuvre dès que le writ eut été publié et qui firent tout le travail d'inscription, de notification ou de revision et de notification encore dans le court espace qui s'écoula entre la publication du writ et le jour du scrutin. Peu importe l'argument du ministre de la Justice, tout spécieux qu'il soit, que ces hommes étaient autorisés à faire ce travail, soit avant soit après la publication du writ, cela n'importe pas du tout à la question. Vous pouvez prendre le maximum d'autorité que le Gouvernement prend dans toute législation et faire des critiques sur ce point, mais le maximum de l'autorité qu'ils prirent fut de placer leurs propres créatures et de leur confier cette question après que les ordonnances électorales eurent été lancées pour qu'ils fassent tout le travail de notification, d'inscription et de revision dans cette courte et impossible période de temps.

Alors, monsieur le président, ils prirent possession de la province de Québec, dans ses territoires non organisés et de la province d'Ontario, également dans ses territoires non organisés. C'était-là l'intention du très honorable premier ministre et de son ministre de la Justice ; c'est là ce qu'ils avaient l'intention d'accomplir ; c'est à ce que leurs partisans dans l'Ouest, en dehors de la province de la Colombie-Anglaise, les aidèrent à accomplir, et c'est pourquoi ils combattirent pendant des semaines en se servant du langage le plus violent et de leurs plus intrépides défenseurs, afin d'y parvenir et d'apprendre aux conservateurs ce qu'ils devaient enseigner à la province de Manitoba. Eh bien ! monsieur le président, quelque chose survint. Mon très honorable ami commença à s'apercevoir de ce qu'il essayait de faire passer et les hommes à l'esprit large du pays commencèrent à dire qu'il était allé plus loin qu'il ne le devait, qu'il avait avalé plus qu'il ne pouvait absorber sans crainte d'avoir une indigestion politique, et après un mois et demi ou deux mois il fut obligé de se rendre. Il laissa la province de la Colombie-Anglaise à son sort. Il en fit de même pour la province de Manitoba, il abandonna les défenseurs de la province de Manitoba qui avaient fait entendre leurs plaintes—un, deux, trois quatre, une demi-douzaine d'entre eux produisirent de longs affidavit et de longues déclarations dont ils donnèrent lecture à la Chambre et qui, d'après le ministre de la Justice, étaient des preuves incontestables du tort terrible que cela devait leur faire.

Il les abandonna complètement, il glissa jusqu'au fond et maintenant il s'agrippe aux petites circonscriptions de ces petits territoires non organisés de la province d'Ontario. Pourquoi n'a-t-il pas également lâché cela et complété sa réputation d'honnêteté et de largeur de vues ? Pourquoi s'acharne-t-il sur ce point puisqu'il a abandonné tous les autres ? Il y a le même manque d'équité, le même manque de raisonnement, la même illogique pour défendre ce point qu'il y en avait dans les autres cas. Pourquoi a-t-il abandonné les défenseurs du Manitoba et se cramponne-t-il à cet homme isolé de Rainy-River ? Qu'en pensent ces honorables messieurs de la droite ? Après qu'ils ont donné toute leur aide comme partisans, après qu'ils ont mangé les poireaux et se sont traîné aux talons de mon très honorable ami et ont suivi sa politique dans l'Ouest, ils vont se sacrifier sur l'appel d'un semblant d'équité et tout cela pour que cette colombe sans tache de Rainy-River devienne le favori spécial et puisse s'élever. Qu'en pensent-ils?

Mon très honorable ami n'a pas seulement à régler ses comptes avec le " Free Press ", de Winnipeg, et avec ses partisans de l'Ouest, mais il a aussi à les régler pour la manière dont il agit avec la province d'Ontario. Ils ne discuteront pas cela ici. Ses partisans d'Ontario n'ouvriront pas la bouche dans la Chambre. Qu'il me permette de lui dire que cette discussion ne fait que commencer et qu'avant la fin de l'année il n'y a pas un hameau ou une ville, dans la province d'Ontario, qui n'entendra pas parler de cette insulte que le Gouvernement a faite à Ontario et qui ne sera pas complètement renseigné à ce sujet. Mon très honorable ami fait un pied de nez à la face même de l'opinion publique. Un jour, quand je lui parlais en cette Chambre, quand je lui rappelais ses promesses de 1896, quand je les lui remettais sous les yeux, et que je lui montrais qu'il n'en avait accompli aucune, le très honorable premier ministre s'est levé et a dit : " Eh ! bien, monsieur, qu'est-ce que vous voulez y faire ? Nous sommes ici et vous êtes là." C'est vrai, mon très honorable ami est là, il a sa majorité derrière lui, mais c'est une majorité qu'il a obtenue en 1904. C'est une autre question de savoir ce que le pays pense en 1908 ? Mon très honorable ami lutte, sans avoir le meilleur soutien, contre un gouvernement qui possède un excellent appui. Lui, le chef d'un gouvernement moribond et qui se désagrège, il lutte contre l'honorable M. Whitney, placé à la tête d'un gouvernement neuf et vigoureux. Lui, avec une majorité dans un parlement moribond, élu il y a quatre ans, lutte contre un gouvernement dans la province d'Ontario qui a reçu l'appui du peuple, il y a un peu plus d'un mois, et qui a été confirmé au pouvoir par

une majorité écrasante—95,000 voix de majorité dans la province d'Ontario, autrefois son bras droit ; et c'est pourquoi cette province lui a été enlevée du nombre de ceux qui l'aidaient, qu'il se laisse aller à cette mesquine revanche, si je peux lui donner ce nom, avec une punition ridicule envers cette province, qui a refusé de reconnaître sa seigneurie et de s'incliner devant sa souveraineté ? S'il le fait, il s'apercevra, immédiatement après la prochaine élection, quand les dossiers seront réunis bien en ordre, que sa majorité dans la province d'Ontario sera encore plus faible. Il y a des gens à l'esprit droit parmi les grits de la province d'Ontario. La majorité de M. Whitney en 1904, et celle qu'il a obtenue en 1908, prouvent qu'il y a plus que des tories dans la province d'Ontario capables de voter contre un parti qui a manqué à toutes ses promesses à propos de questions provinciales et davantage encore contre un parti qui a manqué à toutes ses promesses en affaires fédérales. Mon très honorable ami ne nous a pas donné une seule raison valable. Le ministre de la Justice ne nous en a pas donné une seule, il nous honore de ce sourire supérieur, à toute objection qui part de ce côté-ci de la Chambre, et il ne daigne pas répondre. Mais mon très honorable ami et son ministre de la Justice doivent aller devant le peuple de ce pays, devant le jugement universel des magistrats de ce pays, et ils doivent leur donner une réponse et expliquer le but de cette législation contre la province d'Ontario. Je demande à mon très honorable ami si ce n'était pas là la position qu'il a prise en 1896 ; n'a-t-il pas dit : Nous accepterons le cens provincial et l'établissement provincial des listes ? Il l'a dit. N'a-t-il pas dit : Nous avons le pouvoir, et si nous trouvons que ces questions sont traitées avec injustice, nous aurons l'occasion de faire des observations aux autorités provinciales, et si elles ne se conforment pas à ce que nous croyons être l'équité, nous avons le pouvoir de prendre en mains la direction de cette affaire ? Ce fut là la position qu'il prît ; comment s'en est-il tiré ? Je lui demande de dire si, oui ou non, il a eu la courtoisie d'entrer en communication avec l'honorable J. P. Whitney ou le procureur général d'Ontario, pour leur expliquer les motifs pour lesquels il croit que des torts ont été commis dans ces circonscriptions électorales et pour leur demander de les examiner et de trouver des moyens d'y remédier, s'ils trouvent que ces torts ont été réellement accomplis.

Je ne crains pas de dire qu'il ne l'a pas fait. Je n'hésite pas à dire que ni lui ni son ministre de la Justice n'ont jamais eu la courtoisie de consulter le gouvernement d'Ontario et de leur poser la question. Pourquoi ? Parce qu'il n'y avait rien à régler. Quand une cause est présentée elle doit être raisonnée, basée sur une preuve évidente. Mais le ministre de la Justice ne prend cette attitude absurde et ridicule que parce que l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) a dit quelque chose à la Chambre et a lu quelque chose à la Chambre,—qu'il peut croire vrai, mais qui a été absolument et catégoriquement nié par l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce), et la parole d'un député est aussi bonne que celle des autres membres de cette Chambre—en raison de cette déclaration injuste qu'il a faite, mon très honorable ami et son ministre de la Justice acceptent cela comme évident pour s'appuyer là-dessus et y bâtir ce monument extraordinaire de législation.

Mais quoi, le ministre de la Justice lui-même a abandonné cet argument. Il a dit qu'il n'avait rien entendu qui puisse être appelé preuve et cette preuve était la seule chose qui aurait pu guider quelqu'un. Je n'ai pas de preuve, dit-il, et sans preuve nous ne pouvons pas assurer régulièrement l'exactitude des faits de la cause et établir la base de la difficulté. Alors, il n'a pas jugé bon de prendre les témoignages, pas plus que le premier ministre, du reste. Le Gouvernement n'a pas procédé de cette manière, mais sur une simple expression de mécontentement, sur la simple affirmation d'un député, neutralisée par la négation qui est absolument égale d'un autre député, aussi intelligent et aussi bien placé pour savoir, il a alors présenté ce bill. C'est là tout, et pourtant sur cette preuve qui devant un tribunal ordinaire aurait été insuffisante pour pendre un chat, qui n'aurait pas pu avoir la moindre valeur devant un juge quelconque, notre ministre de la Justice—ayez du respect pour lui—a pensé qu'il pouvait dans ce Parlement canadien intervenir dans les droits sacrés des citoyens et attaquer l'honnêteté, l'administration et les bonnes intentions d'un gouvernement provincial. Quelle réponse peut donner mon honorable ami ? Aucune. Il n'a été ni courtois, ni honnête, ni juste. Ce qu'il aurait dû faire quand l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) a fait sa déclaration—ce qu'il aurait dû faire s'il avait pensé que la cause fût soutenable, c'était de réunir les faits, de placer les documents de la cause devant l'honorable J. P. Whitney et alors si l'on n'avait pas agi, il aurait eu raison de prendre l'autorité qu'il n'a aucun motif autrement de s'arroger, et de mettre la main sur ce qui est opposé à ses propres principes et son propre passé.

Ensuite, j'ai posé au très honorable premier ministre une question au sujet des districts non organisés de la province de Québec, et quelle réponse ai-je reçue ? Le ministre de la Justice a répondu et sa réponse montre la pauvreté et la nudité de toute l'affaire. Il a dit qu'il y avait des centaines de personnes dans les territoires non organisés de la province de Québec, qui ne pouvaient pas voter. Que se propose de faire le très honorable premier ministre

dans leur cas ? ou bien ne s'occupe-t-il absolument que de ceux dont il attend le vote pour le candidat libéral.

Le devoir du ministre de la Justice ne consiste-t-il pas autant à veiller à ce que les centaines d'électeurs des territoires non organisés de la province de Québec puissent exercer le droit de suffrage, qu'à s'employer à faire inscrire ceux des électeurs des territoires non organisés d'Ontario dont, paraît-il, les noms ne se trouvent pas sur les listes ? Le premier ministre tient-il à ce que ces électeurs des territoires non organisés de la province de Québec se trouvent en mesure d'exercer leur droit de suffrage? S'il y tient, il est tout aussi nécessaire de s'en occuper et de les mettre en mesure d'exercer leurs droits que de faire inscrire les électeurs des territoires non organisés d'Ontario.

Mais qu'a-t-on fait? Le premier ministre laisse de côté la province de Québec pour ne s'occuper que de celle d'Ontario. Pourquoi ? Il en donne très naïvement la raison : On peut compter, dit-il, que le chef du gouvernement libéral de la province de Québec veillera à ce qu'il ne soit pas commis d'injustice, tandis que l'on n'en peut dire autant de l'honorable M. Whitney que la province d'Ontario vient de maintenir au pouvoir en lui donnant une majorité écrasante. Eh mais ! jamais le premier ministre n'a fait d'invitation à ce dernier, il ne lui a jamais donné l'occasion de témoigner de son bon vouloir, et cependant, à venir jusqu'au 30 juin dernier, M. Whitney aurait pu, étant donné le pouvoir qu'il détenait, trancher d'un seul mot cette question des réclamations, si mon très honorable ami avait seulement daigné se mettre en communication avec lui. M. Whitney avait le pouvoir, la volonté et le désir ; mais de même que l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee), le premier ministre semble tenir à se réserver un sujet de plainte. C'est un faible commun à tous les deux. Dans la province de Québec, ils veulent bien s'en remettre au gouvernement provincial du soin de s'occuper des territoires dépourvus d'organisation, tandis qu'ils refusent cette marque de confiance au gouvernement d'Ontario.

Le premier ministre s'est aventuré trop loin en cette affaire. On se plaint de ce qu'un certain nombre d'électeurs des territoires non organisés de la province d'Ontario ne sont pas inscrits sur les listes. Pourquoi ne le sont-ils pas? Parce que les élections provinciales ont eu lieu le 8 juin dernier, qu'on n'a pas eu le temps de porter les réclamations devant les juges et de faire reviser les listes. Mais cet inconvénient, s'il existe réellement, ne se fera sentir que cette année ; or, quel est l'objet du projet de loi? Est-ce simplement de redresser le grief que l'on peut avoir cette année? Non; le premier ministre profite de ce prétexte pour mettre à jamais la main sur les onze circonscriptions électorales que comprennent les territoires non organisés. Son projet de loi va beaucoup plus loin que le sujet de plainte, et nous avons là la preuve que son désir n'est pas tant de redresser un grief véritable que de majorer les listes d'électeurs.

Qu'on se reporte à ce qu'ont publié les journaux et à ce qui s'est dit en cette Chambre, on verra qu'il ne s'est formulé de plaintes qu'en deux ou trois endroits; mais le Gouvernement saisit ce prétexte pour mettre la main sur les onze circonscriptions du territoire dépourvu d'organisation. Pourquoi? Non parce qu'il tient à redresser un grief particulier à deux ou trois endroits, mais parce qu'il veut diriger à sa guise l'organisation électorale de ces onze circonscriptions. Voilà ce que ne sauraient approuver ni la population d'Ontario ni les esprits bien pensants du pays tout entier. Car en dehors des partis politiques, il existe un autre élément qui grandit de jour en jour, composé de gens pensant par eux-mêmes, qui détiennent la balance du pouvoir et jugent sainement et d'une manière indépendante les actes de nos hommes publics. C'est cet élément que l'on insulte. Le sentiment public ne sera pas avec le Gouvernement en cette affaire ; il sera contre lui ; il s'en apercevra le jour où le peuple sera appelé à se prononcer.

Je proteste aussi énergiquement que je puis le faire ; je proteste devant la Chambre, mais je veux que ma voix soit entendue dans l'Ontario et par le pays tout entier, et si les membres de la droite ne veulent pas donner les raisons qui les font agir, ils seront bien forcés de les donner lorsque nous les rencontrerons le jour du scrutin.

L'hon. M. PATERSON : Il est grandement à désirer, la chose est bien entendue, qu'il ne doit pas se prononcer de longs discours à cette époque de la session, et c'est pour cela, sans doute, que nombre de députés gardent le silence qui, en d'autres circonstances, se feraient un devoir de prendre part au débat. Il me semble, cependant, que les membres de la gauche seront bien aises qu'un représentant de la province d'Ontario prenne la parole sur ce sujet.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) vient d'avoir un de ces accès de colère qui le prennent à certains moments, il a même feint de se montrer indigné de certaine chose que l'on pourrait, il me semble, discuter avec sang-froid.

Pourquoi tout ce tapage? Qu'est-ce que l'honorable député entend discuter devant le peuple—et qu'il aura l'amabilité, j'imagine, de nous laisser discuter avec lui ? A l'entendre, nous insulterions le cabinet Whitney, nous lui déclarerions la guerre ; il est bien évident que nous contrarions les projets de certains membres de la Chambre qui comptent être un jour appelés à constituer un cabinet, et mon honorable ami (M. Foster) est de ce nombre. C'est avec eux que nous

devrons nous mesurer ; quant au cabinet Whitney, il n'est pas en cause.

Nous voulons établir nos propres droits en matière électorale. Nous ne nous écartons pas de nos principes. (Protestations.)

Les membres de la gauche ont déjà reconnu que nous avons au moins respecté cet article de notre programme.

M. BERGERON : Vous le violez aujourd'hui.

L'hon. M. PATERSON : Nos adversaires ne s'aperçoivent-ils donc pas de l'erreur profonde où ils ont persisté, eux qui nous ont reproché pendant des années de n'avoir pas même exécuté cet article de notre programme politique ? S'étant déjà trompé, ils peuvent se tromper encore.

Nous voulons qu'il soit dressé de nouvelles listes là où elles ne sont pas confectionnées par les soins des municipalités. Aujourd'hui comme autrefois, nous sommes prêts à nous en tenir aux listes dressées par les municipalités et qui servent aux élections provinciales. Mais dans les territoires, il ne saurait exister de listes dressées par les municipalités.

La législature provinciale a établi une loi spéciale à l'égard des territoires dépourvus d'organisation et de la confection de leurs listes. Au dire des membres de la gauche, le présent projet de loi constitue une mesure spéciale; mais nous proposons de l'étendre aux listes fédérales. Quel mal y a-t-il à cela? Ce sont des amis politiques du cabinet Whitney qui ont été chargés d'appliquer les dispositions de la loi spéciale d'Ontario relativement à la confection des listes d'électeurs. Ces agents, je ne les accuse pas de malhonnêteté, mais ils avaient été désignés par le gouvernement provincial et ce n'étaient pas des juges. Ce sont ceux qui ont dressé les listes qui ont servi aux élections.

L'adoption de ce projet de loi signifiera que la Chambre entend que dans les régions organisées on s'en tienne aux listes servant aux élections provinciales, tandis que dans les territoires dépourvus d'organisation, c'est au parlement fédéral qu'il appartiendra de prescrire la manière dont les listes devront être dressées.

L'hon. M. FOSTER : Que l'honorable ministre (M. Paterson) me permette de lui faire une question. Entend-il proposer un amendement à l'effet d'étendre cette règle à la province de l'île du Prince-Edouard ?

L'hon. M. PATERSON : Je ne propose aucun amendement au projet de loi. C'est de la province d'Ontario qu'il s'agit en ce moment, ainsi que de la prétendue insulte dont parlent les membres de la gauche.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre ne semble pas avoir saisi le sens de ma question. Comme il a dit que le Gouvernement projette de se charger du soin de dresser les listes là où elles ne sont pas confectionnées par les municipalités, j'ai naturellement pensé qu'il allait proposer d'étendre cette règle à l'île du Prince-Edouard où les listes ne sont pas dressées par les municipalités.

L'hon. M. PATERSON : Je ferai à l'honorable député (M. Foster) la grâce de ne pas le croire assez obtus pour ne m'avoir pas compris. C'est d'Ontario qu'il s'agit...

M. BOYCE : Pourquoi n'applique-t-on pas la même règle à Québec ?

L'hon. M. PATERSON : Je le répète, c'est d'Ontario qu'il s'agit en ce moment. Suivant les membres de la gauche, si nous tentions d'en faire autant à l'égard de la province de Québec, nous nous rendrions coupables de l'action monstrueuse qu'ils nous reprochent en ce moment. Que ce soit monstrueux ou non, la province d'Ontario est la seule qui soit visée, et c'est à elle seule que doit se borner la discussion.

La législature a nécessairement dû établir des dispositions spéciales à l'égard de la confection des listes devant servir aux élections provinciales. Je ne m'écarte aucunement des principes que nous avons proclamés par le passé en nous prononçant en faveur des listes municipales, quand je revendique pour le Parlement le droit des lois spéciales relativement à la confection des listes devant servir aux élections fédérales. A en croire les membres de l'opposition, ce projet de loi est destiné à servir les intérêts de l'honorable député de Thunder-Bay-et-Rainy-River (M. Conmee) et on pourrait l'intituler : "Bill tendant à assurer l'élection du représentant actuel de Thunder-Bay-et-Rainy-River." Ils reconnaissent que cet honorable député a constaté par lui-même qu'en certaines circonscriptions en question, les listes qui ont servi à la dernière élection avaient été dressées de façon malhonnête ; mais, ajoutent-ils, comme il n'a fourni aucune preuve, la Chambre ne doit pas tenir compte des faits qu'il rapporte.

Je ne traite pas cette question en me fondant sur les dires de l'honorable député (M. Conmee), mais plutôt sur les allégations et les arguments des membres de la gauche. Je prie donc ces derniers de dire s'ils peuvent tirer de leurs propres allégations la conclusion que les listes dressées lors de la dernière élection étaient fidèles, sincères et complètes.

M. REID : Elles l'étaient assurément.

L'hon. M. PATERSON : Elles l'étaient, dit l'honorable député (M. Reid). Quel est l'objet de ce projet de loi ? Est-ce d'autoriser le Gouvernement à faire confectionner les listes par ses propres créatures ? Pas du tout ; on veut que trois juges soient chargés de nommer les secrétaires de l'inscription qui devront dresser les listes.

M. ALCORN : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui faire une question ?

L'hon. M. PATERSON : Laissez-moi poursuivre. . .

M. ALCORN : Je voudrais simplement dire. . .

Des VOIX : A l'ordre ! Asseyez-vous !

L'hon. M. PATERSON : Les secrétaires de l'inscription devront dresser leurs listes qui seront ensuite revisées par les juges qui n'y laisseront que les noms de ceux qui ont droit à l'inscription.

M. WM WRIGHT : Le ministre (M. Paterson) me permettrait-il de lui poser une question ?

Des VOIX : A l'ordre! Asseyez-vous !

L'hon. M. PATERSON : Mon honorable ami de Toronto-nord a fait allusion à l'élément qui se tient à l'écart des partis politiques et qui, suivant lui, est appelé à sauver le pays, après quoi il a ajouté que le peuple réprouvera le projet de loi. Est-ce à dire que l'élément sain et honnête de la population, que les gens qui se placent au-dessus des considérations de parti pour envisager la question considéreront comme un outrage politique un projet de loi portant que les listes devront être dressées par les soins des juges ? Soupçonneront-ils les juges d'être capables de confectionner les listes de façon à assurer au représentant de Thunder-Bay-et-Rainy-River un siège auquel il n'aurait pas droit ?

Simple profane, j'ai toujours eu la plus haute opinion des membres de la magistrature canadienne. C'est à des avocats qui aspirent peut-être eux-mêmes à revêtir l'hermine des juges qu'il appartenait de tenter de modifier mon sentiment à cet égard. Est-ce là le cas qu'ils font des juges de ce pays ? Conçoivent-ils qu'étant un jour élevés eux-mêmes à la magistrature, ils pourraient consentir à jouer le rôle de valets du Gouvernement en dressant une liste de façon à favoriser l'élection d'un candidat contrairement à la volonté populaire ? Plus que ne sauraient faire tous les arguments de mon honorable ami de Rainy-River (M. Conmee) les dires des membres de la gauche me font tenir pour suspectes les listes actuelles. En effet, à les en croire, des libéraux pourront se faire élire à la faveur des listes dressées par les juges, tandis que ce danger ne sera pas à craindre tant qu'on se servira des listes confectionnées par les soins de la province. Nul argument ne saurait avoir plus de force que celui-là.

Que l'honorable député se transporte sur tous les points de la province d'Ontario pour exposer la question aux yeux de la population—je compte bien pouvoir le suivre ou l'accompagner. De quoi s'agit-il, lui demanderai-je ? Vous cherchez à vous assurer des avantages illégitimes. Comment cela ? En confiant la confection des listes à des juges qui, nos adversaires le disent eux-mêmes aujourd'hui, s'acquitteront de cette tâche de façon à assurer l'élection du représentant de Rainy-River et autres candidats, contrairement à la volonté des électeurs. En quelle jolie posture ne se trouvera-t-il pas quand il raisonnera de la sorte aux yeux du public ?

Une VOIX : Il ne s'agit pas de cela.

L'hon. M. PATERSON : Au contraire ; c'est la seule question sur laquelle la population d'Ontario sera appelée à se prononcer, tous les frais d'indignation que font aujourd'hui ou que feront plus tard les membres de la gauche paraîtront simplement stupides aux yeux des gens éclairés qui ne manqueront pas de s'apercevoir que le prétendu outrage dont on se plaint réside en ce que les listes, au lieu d'être confectionnées par des créatures du Gouvernement, seront dressées par des juges.

Des VOIX : Non.

L'hon. M. PATERSON : A quoi bon le nier ? Tout votre raisonnement, tout ce que vous avez dit du projet de loi est fondé sur la supposition que les juges chargés de la revision des listes se laisseront guider par leurs préférences politiques.

M. ALCORN : Les juges ne dressent pas les listes.

L'hon. M. PATERSON : S'ils ne les dressent pas, l'honorable député avoue qu'ils sont honnêtes et ont fait un travail consciencieux.

M. SAM. HUGHES : Dans le cas actuel ce sont les secrétaires de l'inscription.

L'hon. M. PATERSON : Non ; les secrétaires sont nommés par les juges et non par sir Wilfrid Laurier. Ils exécutent leur travail sous la direction des juges ; ce travail est revisé par les juges, et par conséquent, ce sont des listes dressées par des juges, bien différentes de celles que dressent des amis politiques pour la législature provinciale.

J'espère que la prochaine fois que le gouvernement d'Ontario ordonnera la revision des listes, il suivra l'exemple du gouvernement fédéral et qu'au lieu de choisir les inscripteurs parmi ses amis, il laissera ce soin aux juges, comme le propose le bill actuel.

On a parlé d'insulte au gouvernement Whitney. En quoi le gouvernement fédédal l'a-t-il insulté? Prétendez-vous que le cabinet Whitney est convaincu que les listes dressées par ses employés ne sont pas confectionnées de façon honnête ? Est-ce-là votre prétention ? Dans ce cas, nous chargeons les juges de dresser les listes et, si ces juges sont ce que vous dites, ils confirmeront le travail des employés de M. Whitney qui sera à l'honneur sans avoir été à la peine. La nouvelle loi ne fera que consacrer la sagesse du cabinet Whitney, elle la fera briller d'un éclat encore plus resplendissant, et c'est tout. Il est inutile d'insister sur ce point.

L'établissement de ces listes demande un travail spécial. N'oublions pas que dans ces territoires non organisés nous ne savons pas combien il se trouvera de circonscriptions fédérales ; il y en aura peut-être une demi-douzaine.

La province d'Ontario comprend quatre-vingts circonscriptions où l'on se sert des listes dressées par les soins du gouvernement provincial et six autres où les listes sont l'objet d'une confection particulière. Au lieu de laisser à des amis politiques du gouvernement provincial le soin de dresser les listes de ces six circonscriptions, nous proposons de le confier à des juges. La proposition sur laquelle le public sera appelé à se prononcer ne va pas plus loin que cela ; et si les listes provinciales sont dressées de façon convenable, la revision qu'en feront les juges—revision à laquelle, chacun en conviendra, présideront la justice et l'honnêteté—ne fera qu'en confirmer l'exactitude, et la nouvelle loi, au lieu de constituer une injure envers le cabinet Whitney, fera triompher ce dernier et nous donnera tort, notamment à l'honorable député de Rainy-River qui ne croit pas que les listes actuelles aient été dressées de façon honnête. Quelque tempête que l'on cherche à soulever, n'est-ce pas à cela que se résume toute la question ?

Je trouve regrettable que des membres de cette Chambre, des avocats, osent venir insinuer carrément que les juges désignés par le projet de loi et dont le choix n'est pas laissé à l'initiative du gouvernement pourraient s'abaisser au point d'oublier les responsabilités qui pèsent sur eux et de dresser à dessein des listes frauduleuses dans le but d'assurer l'élection de candidats qui ne pourraient pas se faire élire à la faveur de listes confectionnées de façon honnête. Attendons donc le résultat de cette revision ; si l'événement prouve que les listes dressées par les soins du gouvernement provincial sont telles qu'elles doivent être, nos adversaires auront alors le droit de nous reprocher d'avoir fait passer sur le pays les frais qu'entraînera cette revision, mais pas autre chose. Tout se résume donc au peu qu'il en coûtera pour que, dans les territoires non organisés, l'on obtienne des listes qui, revisées par des juges, donneront ou devraient donner satisfaction à tous les citoyens de ce pays, aux conservateurs aussi bien qu'aux libéraux.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Douanes vient de se montrer aussi amusant que d'habitude. Au début de ses observations, il a eu soin de déclarer qu'il ne voulait ni ne comptait combattre le gouvernement Whitney ; mais il s'est bien gardé de rappeler qu'il est allé faire la lutte à ce même gouvernement dans les deux divisions de Brant et qu'il en est revenu tout penaud.

L'hon. M. PATERSON : Ce sont de ces accidents que les élections nous réservent à tous.

M. PATERSON.

M. R. L. BORDEN : En effet ; et l'honorable ministre a déjà été victime d'un grand nombre d'accidents pareils. A tout prendre, son raisonnement se résume à ceci : dans les territoires non organisés d'Ontario, les listes sont honnêtes, puisqu'elles sont revisées par les juges, mais le Parlement doit les mettre de côté pour s'en rapporter à ce projet de loi. Autant que nous avons pu comprendre, il a déclaré de la façon la plus formelle que la justice et l'honnêteté ont présidé à la confection des listes par les soins des employés du gouverenment Whitney et à leur revision par les juges. En tout cas, il n'y a rien trouvé à redire et s'est prononcé en faveur de l'adoption du projet de loi parce qu'il tend à la confection de listes qui seront tout aussi bonnes et sincères.

L'hon. M. PATERSON : J'ai dit plus que cela.

M. R. L. BORDEN : Il n'en a aucunement contesté la fidélité.

L'hon. M. PATERSON : Mais oui. La seule conclusion, ai-je dit, qui se puisse tirer des observations des membres de la gauche, c'est que les listes laissent à désirer au point de vue de la sincérité.

M. R. L. BORDEN : Le ministre cherche-t-il vraiment à faire croire à la Chambre que le projet de loi est fondé sur les dires des membres de l'opposition? Il semble ignorer complètement quelle fut par le passé l'attitude du Gouvernement dont il fait partie. A l'entendre, le Gouvernement s'en serait toujours tenu aux listes municipales, se contentant de légiférer à l'égard des territoires non organisés. Ignore-t-il que dans les territoires non organisés dans la province d'Ontario, là où les listes ne sauraient être dressées par les municipalités, on s'en est tenu, depuis 1897 jusqu'à ce jour, aux listes dont la confection ne remontait pas à plus d'un an? C'est du reste ce que prescrit l'article 7 de la loi actuelle.

L'hon. M. PATERSON : Je sais.

M. R. L. BORDEN : Le ministre s'écarte donc de ses anciens principes en appuyant ce projet de loi ; celui-ci, en effet, tend à mettre de côté, dans les territoires non organisés, les listes provinciales dont la confection remonte à moins d'un an, lors même qu'elles seraient dressées aujourd'hui même sous la surveillance et avec l'assentiment des juges, pour y substituer de nouvelles listes dressées par les soins du gouvernement fédéral. Il se peut donc que les listes fédérales soient dressées en août, septembre et octobre de cette année et que le gouvernement provincial en fasse confectionner de nouvelles le printemps prochain ; advenant le cas où une élection générale aurait lieu en juillet ou en août de l'année prochaine, on se servirait des listes, vieilles de près d'un an, dressées par les soins du gouverne-

ment fédéral et non de celles du gouvernement provincial, dont les juges auraient attesté l'exactitude. Tel est l'effet de cette législation.

Le ministre propose que l'on s'en tienne aux listes revêtues de la sanction judiciaire. Que pense-t-il de ses amis politiques de la Nouvelle-Ecosse qui s'opposent chaque année à ce que l'on porte devant les tribunaux les réclamations relatives aux listes des électeurs de cette province? Les conservateurs de la Nouvelle-Ecosse seraient enchantés de pouvoir s'en rapporter aux juges en ce qui concerne la confection des listes ; que de fois, depuis 1892, ils ont en vain saisi l'assemblée législative de propositions dans ce sens.

Dans les circonstances actuelles, ce projet de loi n'a pas de raison d'être. Le ministre de la Justice a lui-même déclaré que tous les faits signalés à l'attention de la Chambre, affirmés d'un côté, niés de l'autre, ne pourraient être établis qu'au moyen d'une enquête instituée par un comité de la Chambre. Sur ce point, nous sommes tous d'accord.

L'hon. M. PATERSON : Cette preuve, nous l'avons eue aujourd'hui par voie de déduction.

M. R. L. BORDEN : Le ministre diffère d'opinion avec son collègue de la Justice qui, lui, disait le 2 juillet que toutes ces histoires ne prouvent qu'une chose, c'est qu'il existe du mécontentement, chez certains membres de la droite. Le nombre des mécontents, nous ne le connaissons pas ; il s'agit peut-être d'un seul, d'une demi-douzaine ou d'une quinzaine de représentants des circonscriptions septentrionales d'Ontario.

Mais les paroles du ministre de la Justice sont là, qui nous disent que la situation qui a donné lieu à la présentation de ce projet de loi est chose qu'une enquête seule peut faire connaître ; et cette enquête n'a pas été faite. Bien plus, le ministre de la Justice a catégoriquement admis que, par ce qui est de lui, du Gouvernement et de cette Chambre, cette enquête n'est pas prête à se faire.

M. CONMEE : On a affirmé qu'il existe pour le territoire non organisé une liste régulièrement faite, et pas le moindre témoignage n'a été produit devant cette Chambre pour montrer que cette liste pouvait être défectueuse, qu'elle a été irrégulièrement et illégalement préparée, qu'elle est entachée de mauvaise foi. J'ai dans une autre occasion déclaré que cette liste manquait d'équité, qu'en la préparant on ne s'était pas conformé aux prescriptions de la loi, qu'on s'y était ménagé d'injustes avantages sur des adversaires politiques, qu'elle avait été faite par des amis du parti, les recenseurs étant des gens nommés à la demande des candidats conservateurs aux élections locales.

M. BOYCE : Serait-ce là la raison qui a donné lieu à la présentation de ce bill ?

M. CONMEE : Non, du moins il y a aussi autre chose ; car le ministre lui-même nous a dit pourquoi ce bill était devenu nécessaire. Il a consacré il y a deux ans près de trois heures à la discussion des imperfections de notre loi actuelle en ce qui regarde la préparation des listes pour les élections fédérales. Il a déclaré que de grosses injustices avaient été commises à son détriment, comme au détriment de sa circonscription. Ces mêmes allégations, il les a renouvelées au cours de la présente session, et, si une défense pouvait être faite des changements que l'on propose de faire à la loi, c'est à lui qu'en remonte la responsabilité, car toute son argumentation menait à cela.

M. BOYCE : Les mêmes dispositions dont je me suis plaint vont continuer de faire partie de la loi.

M. CONMEE : Ce n'est pas mon avis. La disposition dont l'honorable député s'est plaint prescrivait que les listes seraient dressées après la publication des brefs. Ces listes, disait-on, allaient être faites à la hâte et, par suite, mal faites. Il y avait un peu de vrai là-dedans. On accusait aussi le Gouvernement de vouloir se ménager par là des avantages politiques ; et c'est à cause de tout cela que le Gouvernemnt—du moins je le pense—a rédigé le bill actuel, qui devait faire disparaître toute inquétude de cette nature. Il ne convient pas, en effet, qu'un travail comme celui-là ait lieu pendant la tourmente d'une élection, quand les esprits sont surexcités. Telles sont en partie les raisons qui, si j'ai bien saisi la pensée du premier ministre, ont fait que cette loi a été jugée utile. Elle arrive à propos, et nous avions grandement besoin d'une pareille loi, qui remplacera avantageusement l'ancienne. Ce projet de loi est la conséquence de ce qui s'est dit ; mais les raisons que l'on a données font voir suffisamment, je crois, qu'elle est devenue nécessaire. Ces raisons que l'on invoque sont une nouvelle preuve de l'absolue nécessité de cette loi pour nous assurer des listes impartiales. Mon honorable ami ne prétendra pas, je suppose, qu'avec notre loi actuelle, appliquée comme elle l'a été dans le passé, nous pouvons espérer d'obtenir une liste impartiale. Il a déjà dit qu'il ne le croyait pas.

M. BOYCE : Ce dont je me suis plaint, n'est de l'application malhonnête que le Gouvernement fait de la loi ; et mes paroles ont été enregistrées.

M. CONMEE : Et moi, ce dont je me plains c'est de l'application que l'on fait de la loi provinciale, malhonnêtement appliquée dans l'intérêt du parti. Ici, je rappellerai à l'honorable chef de l'opposition certaines remarques qu'il a faites devant cette Chambre. Il a qualifié de pitoyables

les raisons que l'on a fait valoir pour amener ce projet de loi, et, comme justification de ce qu'il a dit, il nous a lu la déclaration suivante mise entre ses mains par le gouvernement Whitney :

Les inscripteurs chargés de la confection des listes d'électeurs dans les territoires non organisés en municipalités, furent nommés par décret général en conseil du 18 décembre 1907. A cette époque J. Gartforth fut nommé pour dresser la liste de l'ancien district de Port-Arthur et de Rainy-River. A Port-Arthur l'ouvrage ne fut pas commencé et l'on découvrit dans la suite que le nom de l'inscripteur était J. Gartforth, d'après un télégramme qu'on avait reçu, tandis que ce nom aurait dû être J. Ashforth. Le 6 février il fut rendu un décret corrigeant le nom et nommant un inscripteur distinct spécial, Frank Stain, pour le district de Fort-Francis. Le département supposa qu'il n'y avait plus de difficultés; mais en mars on découvrit que Ashforth était incompétent et incapable de faire l'ouvrage et le 25 mars, sa nomination fut annulée et il reçut ordre par dépêche télégraphique de passer tous les papiers et tout l'argent à M. Daniel Hogarth. Le même jour M Daniel Hogarth fut nommé inscripteur pour la partie est du comté de Port-Arthur et Thomas Cummings, pour la partie ouest. L'un et l'autre reçurent ordre de demander avis à M. Lang Worthy, avocat de la couronne et greffier de la paix.

A l'instant où j'accusais les recenseurs de partialité dans la préparation des listes, travail auquel ils s'étaient livrés sans en donner avis, prenant ainsi avantage de l'éloignement où se trouvaient leurs adversaires, l'honorable député de Sault-Sainte-Marie (M. Boyce) s'est levé vivement pour nier la justesse de mes remarques. Il connaissait bien, a-t-il dit, M. Ashforth, qui ne pouvait pas s'être rendu coupable d'une pareille chose. Je le veux bien. Dans cette déclaration que nous a lue le chef de l'opposition, on dit que ce M. Ashforth n'était pas à la hauteur de la tâche qu'on voulait lui confier ; mais mon honorable ami admettra, j'espère, qu'il n'y a pas dans tout le pays d'homme plus capable que M. Ashforth. Ce n'est pas pour cause d'incompétence si M. Ashforth n'a pas été employé ; c'est parce qu'il était homme de trop haut caractère pour la besogne qu'on attendait de lui. C'est pourquoi il n'a jamais reçu du greffier de la paix les instructions qui auraient dû lui être envoyées.

M. BOYCE : Mon honorable ami a devant lui une déclaration où il est dit que la lettre du greffier de la paix n'est pas parvenue à M. Ashforth.

M. CONMEE : Je n'ai devant moi rien de la sorte. J'ai la déclaration de M. Ashforth, qui dit avoir été nommé.

M. BOYCE : Mon honorable ami a plus d'une fois entendu faire l'affirmation que si M. Ashforth n'avait pas fait le travail, c'est parce qu'il n'avait pas reçu la lettre du greffier, lettre mal adressée, où on lui donne le nom de Garthforth.

M. CONMEE : Nulle affirmation semblable n'a été faite, et, si elle l'a été, elle est fausse.

M. BOYCE : Les " Débats " en font foi.

M. CONMEE : Mon honorable ami se trompe. Ce que disent les " Débats ", c'est qu'il y a eu erreur de nom. Cela a pu induire quelque temps ceux de Toronto en erreur ; mais personne, que je me rappelle, ne prétend que M. Ashforth ait pu être trompé. Il m'a dit à moi-même qu'il avait été nommé recenseur.

M. BOYCE : Quand?

M. CONMEE : En février dernier ; et le papier dont le chef de l'opposition nous a donné lecture prouve qu'il n'a pas eu d'instructions. On lui avait mandé de s'adresser à M. Langworthy pour cela ; mais jamais il n'a pu se les faire remettre. Et pourquoi? Je laisse à ces messieurs le soin de répondre eux-mêmes à cette question. C'est qu'il n'était pas la sorte d'homme qu'il fallait. Mais je vais illustrer la chose par un autre exemple. Les membres de la gauche ne se font pas faute à l'occasion de vanter les vertus du gouvernement Whitney et la probité des agents de son administration. Je n'ai jamais songé à critiquer cette administration; je crois qu'il est peu généreux de se livrer à de telles attaques. Si maintenant je me permets certaines remarques, c'est que, dans ce document qu'a lu le chef de l'oppositon, on prend injustement à partie un citoyen fort respecté. M. Ashforth était membre du bureau des licences, et il avait été prouvé hors de toute doute que deux membres de ce bureau s'étaient laissés corrompre, et avaient reçu de l'argent. Une enquête a dû être faite, et celui qui devait la tenir s'étant rendue à Port-Arthur y a découvert que la rumeur avait quelque fondement. Où pensez-vous que ce personnage s'est logé pour faire son enquête? Dans une petite salle de 7 pieds sur 6 qu'il y avait en arrière du bureau de M. Garrick. Au moment où M. le commissaire, aucune preuve n'ayant été produite devant lui, se préparait à plier ses papiers, deux ou trois individus se sont introduits dans la salle, et ont demandé qu'une citation fût envoyée à M. Downing. M. Downing, appelé, a témoigné qu'il avait donné $400 à un membre du bureau, et $200 à un autre. Celui que l'on disait avoir reçu $200 a avoué la chose ; l'autre n'a pas nié, mais il a dit que cela lui avait été donné pour d'autre fin. La mission confiée à ce fonctionnaire était de s'enquérir non pas seulement de cette accusation, mais de toutes celles qui pourraient être faites contre le bureau des licences de cette ville. Ce qu'il n'a point fait. La séance, renvoyée à dix jours, n'a jamais été reprise. L'enquête s'est trouvée close, on ne l'a jamais reprise,

bien qu'il reste encore bien des choses sur lesquelles il serait utile de faire la lumière.

J'ai ici le rapport contenant les dépositions, et j'y vois qu'on a demandé à un témoin pourquoi il n'avait pas fait de démarches auprès de M. Ashforth, autre membre du bureau. Sa réponse a été que M. Ashforth était tenu pour un parfait honnête homme, et qu'il était bien inutile de l'aller voir. Voilà qui témoigne en faveur de la probité de M. Ashforth. Pourtant, si les journaux sont bien renseignés, le bureau en question aurait été ces jours derniers dissout, et l'on a renvoyé M. Ashforth en même temps que ses collègues, seuls coupables. Sans doute parce qu'il s'était montré honnête, parce qu'il avait le respect du public, parce que son haut caractère avait pu le mettre à l'abri des tentatives de séduction exercées contre les autres. L'homme que l'on n'avait même pas cherché à corrompre, on le prive de sa charge ; et voici que l'on traîne aujourd'hui son nom dans cette Chambre comme celui d'un incapable, qui ne pourrait pas même dresser une liste électorale.

M. BOYCE. Mais c'est l'honorable député lui-même qui traîne ainsi le nom de cet homme dans ce débat.

M. COMMEE : C'est la lecture que l'honorable député a faite d'un rapport qui a amené ce nom dans nos discussions. A ce même propos, je veux ajouter autre chose. J'ai sous la main certain journal conservateur de Port-Arthur, le " Herald ", lequel me donne raison. J'avais dit que M. Hogarth, qui, d'après la rumeur, était l'homme de bureau et l'associé du candidat, et que l'on avait nommé recenseur, faisait œuvre de partisan en faveur de M. Carrick, tout en étant payé de ses services par la province. C'est là ce que j'avais dit, je ne l'ai pas fait de mon propre mouvement. La nouvelle m'en est venue par le journal dont je viens de parler. Cherchant à faire voir que cette assertion était contestée, l'honorable chef de l'opposition nous a lu une déclaration donnant la date de la nominatin de M. Hogarth, et les raisons qui l'avaient motivée. Voici celles que je trouve dans le journal conservateur de Port-Arthur. Il dit :

L'agent personnel de M. Carrick n'a pas aidé à la confection des listes électorales. Il est vrai que M. Donald Hogarth a été nommé recenseur le 21 avril, mais à l'insu de lui-même et de M. Carrick. A peine M. Carrick avait-il été déclaré candidat qu'il a télégraphié au Gouvernement dans les termes qui suivent : " Pouvez-vous annuler la nomination de M. Hogarth comme recenseur ? "

Le document qu'a lu le chef de l'opposition ferait voir—et je montrerai tantôt, par une déclaration faite sous serment, que la chose est vraie—ce document, dis-je, fait voir que M. Donald Hogarth a été nommé recenseur le 25 mars, c'est-à-dire près d'un mois avant la date où le journal en question prétend qu'avis de sa nomination lui a été donné par dépêche télégraphique. A quoi s'est-il employé pendant ce mois ? Il a fait précisément ce dont on l'accuse, sollicitant pour le candidat conservateur, et préparant la liste dans les intérêts de ce dernier. Il n'y a pas à nier ces choses.

M. W. WRIGHT : L'honorable député qui déclare que M. Hogarth a sollicité pendant ce temps pour M. Carrick, en a-t-il la preuve ?

M. CONMEE : Je ne donnerai pas de preuve de cela. Je le dis ; et c'est le journal ici qui l'en accuse.

Quelques DEPUTES : Non.

M. CONMEE : C'est ce que l'on peut voir dans le " Chronicle " de Port-Arthur, dont la collection est à la bibliothèque. Le journal conservateur oppose à cela une dénégation.

M. BRISTOL : Le candidat conservateur avait-il été proposé comme candidat à cette date ?

M. CONMEE : Oui, il l'avait été avant que cet article parût.

M. BOYCE : Quelle est la date de cet article ?

M. CONMEE : Le 28 avril.

M. BRISTOL : Mais l'honorable député a dit qu'il sollicitait pour M. Carrick depuis le 25 mars.

M. CONMEE : Je crois avoir bien compris la question de l'honorable député, il n'a pas fixé la date en mars.

M. BRISTOL : Je croyais l'avoir fait ; j'ai voulu le faire.

M. CONMEE : Si c'est là ce que l'honorable député a voulu, il n'y avait pas de candidat au temps où le recenseur a été nommé. Je ne parle pas de présentation de candidat, mais de la nomination d'un recenseur et ce que j'en ai dit, M. Hogarth l'a nié, ainsi que le journal du parti.

M. W. WRIGHT : Comment a-t-il pu solliciter pour un candidat, quand il n'y en avait pas ?

M. CONMEE : Est-ce que mon honorable ami est vraiment si simple que cela ? Quand il aura été un peu plus longtemps dans la politique, il sera éclairé sur cette matière. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de donner une réponse à cette question.

L'honorable député de Sault-Sainte-Marie dit que non seulement il a nié mes assertions, mais a démontré qu'elles étaient fausses. Je présume qu'il croit l'avoir fait. J'ai aussi dit que le recenseur Cumming avait, pour l'arrondissement de Fort-William, affiché à Port-Arthur ; c'est-à-dire à 50 milles de la division de vote à

laquelle la liste se rapportait. Cinquante milles dans certains cas, soixante dans d'autres, quarante ici et vingt ailleurs.

M. W. WRIGHT : L'honorable député dira-t-il qu'il n'y a pas eu également des affiches aux autres endroits ?

M. COMNEE : Je ne l'ai pas encore dit, mais je l'affirme maintenant. J'avais d'abord déclaré d'en rien savoir ; et l'honorable député de Sault-Sainte-Marie me provoque à dire qu'il n'y a pas eu d'affiches à cet endroit.

M. BOYCE : J'affirme que oui.

M. COMMEE : Et je dis non. Cette affaire a fait le sujet d'une enquête, et voici un mémoire que m'a adressé M. Dowler, un des avocats qui ont comparu dans la cause. M. Dowler est un homme prudent, et d'ailleurs, il cite l'enquête. Il dit :

M. Cummings fut appelé; et voici ce qui s'est passé: M. le receveur J. H. Cummings, ayant prêté serment, produit des dépêches relatives à sa nomination. Ces dépêches font voir qu'il a été nommé pour partie de Port-Arthur et de la Rivière-à-la-Pluie, à l'ouest de Port-Arthur.

C'est précisément ce que nous a fait savoir l'honorable chef de l'opposition, que cet homme avait été nommé par dépêche en date du 21 mars. Cette pièce qui vient de Toronto avait donc dit la vérité. Le 21 mars est bien la date où Cummings et Hogarth ont été nommés. L'un et l'autre pendant près d'un mois ont tenu la chose secrète ; ils ont procédé à la confection de la liste sans en donner avis, ni avertir leurs adversaires, dont, au contraire, ils se cachaient :

Il dit qu'il a une lettre confirmant la chose, mais qu'il ne l'a pas apportée avec lui.

Plus loin, ce document indique qu'il a produit cette lettre :

Qu'il n'avait été fait aucun autre arrangement ou changement dans le territoire; que les deux arrondissements de Mattawin et de Kashahonie avaient eu sa première visite entre le 30 mars et le 18 avril . . .

M. BOYCE : Quel est ce papier que lit l'honorable député ?

M. CONMEE : C'est le rapport des témoignages entendus au procès qui a eu lieu la semaine dernière.

M. BOYCE : Est-ce M. Dowler qui donne son opinion ?

M. CONMEE : Ce sont des extraits des dépositions ?

M. BOYCE : C'est M. Dowler qui le dit ?

M. CONMEE : Si l'honorable député entend mettre en doute la véracité d'un document envoyé par un avocat estimé, libre à lui de le faire. C'est pour la Chambre que je lis ce document et non pour mon honorable ami, qui semble avoir pour mission de tout nier, et qui lui-même fait toute sorte d'assertions sur le ton le plus tranchant.

M. BOYCE Pas autant que mon honorable ami.

M. CONMEE : A tout événement, je dis ce que je pense, et la Chambre jugera si j'ai raison.

M. BOYCE : Les assertions de l'honorable député ont dans bien des occasions passé pour n'avoir pas beaucoup de valeur.

M. CONMEE : Mon honorable ami se montre parfois un peu trop arrogant, et il n'est pas toujours assez réservé dans ses dénégations et ses affirmations :

. . avaient eu sa première visite entre le 30 mars et le 18 avril, et une deuxième entre le 2 et le 9 mai. Ces listes, ou des parties de la liste de Cummings avaient été affichées dans son bureau vers le 14 mai. Cummings avait une première fois visité les autres arrondissements entre le 18 et le 23 avril, et une deuxième fois entre le 20 mai et le 3 juin. M. le docteur Smellie l'avait accompagné dans cette deuxième visite pour plusieurs arrondissements.

M. le docteur Smellie était le candidat conservateur pour la division de Fort-William.

Les listes qu'il avait préparées pour les différents arrondissements l'ont été séparément pour chacun de ces arrondissements, et il les avait affichées séparément dans son bureau. A mesure qu'il affichait ces listes, ou plutôt ces parties de listes, il en délivrait des copies au juge, au shérif, au greffier de la paix, M. Langworthy; mais il n'en a délivré ni adressé à personne autre.

Voilà une preuve bien formelle que nulle copie de ces listes n'est allée, ou n'a été affichée dans les arrondissements de la circonscription.

Excepté peut-être à M. Mackenzie, de Port-Arthur.

M. BOYCE : Est-ce de la proclamation dont il est ici question, ou des copies de la liste ?

M. CONMEE : Des copies des listes. Il en a adressé au shérif, au greffier de la paix M. Langworthy et au juge; mais il n'en a adressé ni délivré à personne autre.

Il avait été fait une liste complète des différents arrondissements, et, cette liste, il en avait des copies dans son bureau, mais il ne les avait pas affichées ni délivrées à personne, ni avait-il publié cette liste ainsi rendue complète par la réunion des listes partielles.

Il n'a pas non plus jusqu'ici signé la déclaration que la loi lui prescrit d'envoyer, comme complément de la confection de la liste.

M. R. L. BORDEN : De qui est cet affidavit ?

M. CONMEE : De M. le recenseur Cummings.

M. BOYCE : Puisque l'honorable député néglige de le faire, je dirai, comme renseignement à l'honorable chef de l'opposition, que l'honorable député emprunte tout cela à un rapport qu'on lui a remis sur l'enquête et non pas à l'enquête même.

M. CONMEE : Que mon hoonrable ami veuille bien prendre patience. Je n'ai nulle intention de tromper le chef de l'opposition, non plus que la Chambre.

M. BOYCE : C'est ce que vous essayez de faire.

M. CONMEE : Ce que je lis est un rapport qui m'a été envoyé par M. Dowler, avocat distingué et qui représentait les intimés dans cette affaire.

M. BOYCE : A votre demande ?

M. CONMEE : A la demande du parti libéral, je suppose.

M. BOYCE : A notre demande.

M. CONMEE : Comme vous voudrez. Je ne m'étonnerais pas si j'avais à contribuer dans le payement des frais. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas cela qui peut rendre cet avocat malhonnête. Il doit être possible de trouver dans cette province un avocat intègre. J'ai eu bien du mal parfois à en trouver un, et, si je voulais, je pourrais me laisser aller à préciser davantage. Si l'honorable chef de l'opposition veut que je lui passe ce papier, je suis tout prêt à le faire, bien qu'il s'y trouve des choses qui ne sont pas pour le public.

Voici un autre petit bout de témoignage qui m'a été envoyé, et je ne peux pas m'imaginer que M. Dowler aurait pu m'adresser un rapport qui serait faux. Je le regarde comme vrai, puisque j'en donne lecture, et, si M. Dowler me trompe, ou s'il cherche à tromper le pays, cela lui fera bien peu honneur comme membres du barreau.

Francis Dubois, de Silver-Mountain, a prêté serment, et il déclare que sur la liste de Silver-Mountain on a mis cinquante-deux noms de gens qui descendent le bois sur les rivières, lesquels dans le moment conduisaient un train de bois et n'avaient probablement pas demeuré plus d'une semaine dans la division, et dont pas un ne se trouvait là au temps de l'élection. Sur une liste de quatre-vingt-dix-neuf noms, y compris ces cinquante-deux, il n'y a eu que dix-sept personnes qui aient voté.

M. TAYLOR : On n'avait pas de "Minnie M." par là.

M. CONMEE : Non, évidemment.

Il a aussi dit qu'il y avait dix-huit ou vingt personnes dont les noms auraient dû être sur la liste; que nulle liste électorale n'a paru dans la subdivision avant le matin de l'élection, qu'à ce moment, il en a été apporté des copies par un président de scrutin, ami de M. le docteur Smellie et aucun appel n'a été fait.

Je ne veux pas imposer à la Chambre la lecture de ces pièces. Il y a d'autres témoins et tous s'accordent à dire que les listes n'ont pas été affichées dans la circonscription. Que l'on me permette de dire ceci. Croira-t-on—je répète l'assertion que j'ai faite précédemment . . .

M. BOYCE : L'honorable député a offert de me passer ce document. Aura-t-il l'obligeance de le faire?

M. CONMEE : Non, monsieur ; je n'ai pas offert de vous le remettre. J'ai dit que je l'enverrais au chef de l'opposition, s'il désirait le lire.

M. R. L. BORDEN : Je serait enchanté de l'avoir.

M. CONMEE : je fais une déclaration parce que je vois que l'honorable député, qui était absent il y a un instant, est maintenant à son siège. J'ai alors fait observer que ce recenseur était nommé pour une circonscription dont il ne faisait pas partie. Il dressait les listes de la division de Fort-William et ne les affichait que dans son bureau dans le district de Port-Arthur. La preuve le démontre clairement.

Mais voici un cas qui semble pire que celui-là. M. Cummings a été chargé de la confection de la liste des électeurs de la division ouest de la circonscription de Port-Arthur. Il n'a pas confectionné cette liste, mais il a dressé celle de la division ouest du district électoral de Fort-William, où il n'exerçait aucune autorité. Je crois que les documents que je mentionne le prouveront. Cet individu fut nommé et la division du district eut lieu plus tard, mais aucun changement ne fut fait. Des personnes que je crois dignes de foi me disent que le reviseur d'une partie de la division de Kenora n'avait pas été nommé pour cette division, mais qu'il a dressé les listes pour une grande étendue de territoire où il n'exerçait aucune autorité.

M. BOYCE : Cette assertion est-elle corroborée par votre avocat?

M. CONMEE : Non, mais j'ai des preuves tout aussi bonnes. J'ajoute, et je crois que les faits me donneront raison, qu'on n'a pas interjeté appel, parce que tout semblait dans un état de confusion. Les avocats eux-mêmes ne pouvaient pas nous dire quelles démarches nous devions faire ; ils ne savaient pas où ils en étaient rendus. La loi n'avait pas été distribuée ; personne ne pouvait se la procurer et personne ne savait comment s'y prendre pour former appel. Si on maintient l'appel qui a été interjeté, c'est dans le seul but de dévoiler dans quelles circonstances les listes ont été dressées.

A en juger par une lettre que j'ai reçue, l'appel sera entendu, mais cela dépendra du juge. Des membres du barreau me disent que, malgré les irrégularités, bien

que la liste ait été dressée par le recenseur pour une circonscription pour laquelle il n'avait pas été nommé, bien qu'il ne l'ait jamais affichée et qu'il n'ait pas fait la déclaration sous serment que la loi exige avant que le juge puisse donner son certificat, la loi nous prive de tout recours. Voici un article de la loi adoptée en 1908 dans la province d'Ontario :

L'inaccomplissement par le recenseur, dans le délai prescrit, de quelque formalité imposée par la présente loi n'invalidera pas la liste, et cette liste ne sera pas nulle à cause d'une irrégularité, si on s'est conformé en substance aux exigences de la loi.

On me dit que cet article ne nous permettra pas de faire autre chose que de dévoiler la manière dont la liste a été établie.

M. LANCASTER : Parce qu'on s'est conformé en substance aux exigences de la loi.

M. CONMEE : Si l'honorable député (M. Lancaster) prête attention que cette phrase se divise en deux parties :

L'inaccomplissement par le recenseur, dans le délai prescrit, de quelque formalité imposée par la présente loi n'invalidera pas la liste...

Ici, il y a une pause.

...et cette liste ne sera pas nulle à cause d'une irrégularité...

Voilà un autre point.

...si on s'est conformé en substance aux exigences de la loi.

M. LANCASTER : Dans tous les cas, à la condition qu'on se soit conformé en substance aux prescriptions de la loi.

M. COMMEE : La première partie de la phrase nous prive absolument de tout recours. Du moins, c'est l'interprétation qu'on m'en donne. L'honorable député (M. Lancaser) fait signe que non. Il est avocat, et je n'entreprendrai pas de discuter ce point avec lui ; je laisserai ce soin à ses confrères du barreau.

J'ai un grand nombre de comptes rendus de journaux, mais je n'abuserai pas de l'indulgence de la Chambre en les lisant. On prétend qu'à Ignace, le recenseur a affiché un avis qu'il se rendait sur les lieux à telle date. Il ne vint que trois jours plus tard et, à son arrivée, il détacha un feuillet du carnet du recenseur de M. Roblin, s'enferma dans le bureau d'un ami politique et y dressa la liste. Les libéraux n'en surent rien—ils ne surent même pas qu'il était dans la ville.

Quant à la liste de M. Eoll, je connais assez bien les faits, car j'ai pris beaucoup de peine pour m'assurer si j'aurais eu raison de faire les déclarations que j'ai faites devant la Chambre dans une circonstance antérieure. M. Eoll fut nommé au mois de décembre, mais il ne commença à dresser sa liste que quelque temps plus tard. Il fit sa première tournée et avait commencé sa deuxième et avait mis la dernière main aux listes d'un grand nombre d'arrondissements de scrutin avant qu'aucun libéral eût appris qu'il avait été nommé recenseur ou que les avis avaient été affichés.

On se demandera peut-être : Comment cela peut-il arriver ? Cela est certainement arrivé, qu'on le veuille ou non, et qu'on soit satisfait ou non de mes explications. M. Eoll n'est pas très connu ; je n'ai rien à dire contre lui. Je ne me sers pas de son nom pour cela, mais je ne savais pas que cet homme existait avant d'avoir appris qu'il était recenseur, quand tout cela s'est passé. On prétend qu'il avait affiché sur sa propre porte l'avis annonçant qu'il avait affiché les listes des électeurs à certains endroits et à certaines dates. Ces endroits sont isolés, et quelques-uns sont à 20 ou 30 milles d'un chemin de fer—établissements de mineurs, de bûcherons ou de colons. Prenez, par exemple, le township de Marke, qui est à une grande distance d'une ville ou d'une cité. Le recenseur se rend là. Il n'y a peut-être pas d'école où afficher l'avis. Il l'affiche peut-être sur la porte de quelque citoyen, peut-être quelque bon cultivateur—je ne veux rien ici préciser—mais il est certain que personne n'a jamais vu cette affiche, et aucune nouvelle ne parvint aux libéraux de Port-Arthur et de Fort-William que cet avis était affiché. Cela s'est fait à dessein plusieurs fois, les recenseurs ne soufflant mot de leur nomination et faisant leur travail de telle manière que personne n'en savait rien. Le document lu par le leader de l'opposition a démontré que M. Hogarth avait été nommé un mois avant d'entrer en fonctions, et les journaux conservateurs en étaient tout le temps à nier la chose. Le recenseur se glissait la nuit, comme un voleur, pour aller dresser sa liste, sans que les représentants du parti opposé en sussent rien, et il dressait une liste inexacte et injuste. Ces honorables messieurs de la gauche viennent nous dire que nous devrions nous estimer heureux d'accepter ces listes. Je dis que non, car ces listes ne sont ni équitables ni justes. Assurément, ce Parlement devrait pouvoir empêcher de semblables agissements. Aucun membre de la gauche de cette Chambre n'a jamais prétendu que la loi actuelle, relative aux listes fédérales, était une loi juste ou dont le fonctionnement était équitable. Au contraire, chacun sait que, dans le passé, ce fonctionnement a été très défectueux. Je veux faire observer que la loi d'Ontario n'offre rien de mieux. Qu'a fait aujourd'hui l'honorable député de Muskoka (M. Wright) ? Qu'a fait, chaque fois qu'il s'est levé, l'honorable député de Sault-Sainte-Marie (M. Boyce) ? Ils ont prétendu tous deux que le temps avait fait défaut pour dresser les listes fédérales. L'honorable député de Muskoka a essayé de convaincre le premier ministre que ce bill ne lui donnerait seulement qu'en-

viron deux mois et demi pour dresser ses listes, et que ce délai était très insuffisant.

M. WM WRIGHT : N'ai-je pas dit que ce bill contenait les dispositions nécessaires pour dresser ces listes après la publication des writs ? C'est à propos que j'ai déclaré qu'il n'y avait pas suffisamment de temps.

M. COMNEE : J'avais compris qu'il voulait dire que si les élections avaient lieu cet automne, ce bill ne donnerait qu'environ deux mois et demi pour établir les listes.

M. WM WRIGHT : Quand mon honorable ami a parlé là-dessus il y a quelque temps, son principal grief était que la loi d'Ontario ne donnait pas suffisamment de temps, et voici qu'il est prêt maintenant à prendre cette loi pour guide.

M. COMNEE : Mon honorable ami se trompe absolument. La loi d'Ontario stipule qu'il n'y aura que quinze jours, à partir de la date où le recenseur affiche ses listes, pour en appeler à ce fonctionnaire, quand il tient seconde audience, pour faire ajouter des noms ou faire enlever les noms qui ne doivent pas se trouver. Il peut aussi y avoir appel devant les juges de comté, chaque fois qu'on a raison de croire qu'on n'a pas reçu justice de la part des inscripteurs. Ou bien, le juge de district peut fixer dix jours. Je dis que cela n'est pas suffisant. Si mon honorable ami veut s'appuyer sur la loi fédérale, cette loi est défectueuse. S'il préfère choisir la loi d'Ontario, il s'en trouvera encore plus mal, car il est impossible de bien préparer une liste avec cette loi, et il n'y a pas assez de temps.

M. WM WRIGHT : Alors mon honorable ami n'approuve pas ces mots du bill, au paragraphe 5 :

Dans la préparation de ces listes doivent être autant que possible observées et suivies les dispositions des lois de la province sur la préparation des listes d'électeurs provinciales, la manière de les reviser et leur mise à effet dans les cas analogues.

M. BOYCE : On énonce là qu'on suivra d'aussi près que possible la loi d'Ontario :

M. CONMEE : Ce n'est pas le cas maintenant ; la présente loi s'appliquera. Ces honorables messieurs viennent nous dire que nous commettons une injustice à l'égard d'Ontario. Comment cela ? L'honorable député de Toronto-nord et d'autres membres de cette Chambre accusent ce gouvernement de traiter Ontario avec indifférence et nous cherchons à imprimer une flétrissure sur Ontario et sur son gouvernement. J'aimerais bien à savoir comment. Pourquoi la province d'Ontario se sentirait-elle blessée si cette Chambre préfère prendre à sa charge le soin de ses propres listes électorales ? Est-ce l'affaire d'Ontario, si le gouvernement provincial ne doit pas en politique intervenir dans les élections fédérales ? Le gouvernement d'Ontario ne veut pas dicter à cette Chambre comment dresser les listes devant servir à l'élection des membres de ce Parlement. Ces messieurs de la gauche nous demandent : Où sont vos doctrines au sujet des droits provinciaux ? J'aimerais à savoir où les droits provinciaux sont intéressés. Où les principes du parti de la réforme se trouvent-ils dans ce bill ? Le parti de la réforme n'a jamais réclamé autre chose que les listes provinciales préparées par les municipalités. Que vient faire ici la question des droits provinciaux?

L'honorable député de Toronto-nord s'est beaucoup échauffé à ce sujet, et il a laissé échapper à mon endroit certaines observations que je ne crois pas qu'il aurait dû employer. Je tiens à lui dire que je ne crois pas que sa réputation en reçoive aunun éclat. Je ne crois pas qu'il soit plus sans péché que bien d'autres membres de cette Chambre. Je doute même qu'on puisse dire de lui qu'il soit plus immaculé que certains autres membres de cette Chambre. Il s'est échauffé au sujet de la façon dont nous voulions traiter le Manitoba. Il a oublié déjà qu'il voulait lui-même, il n'y a pas très longtemps encore, prendre le Manitoba à la gorge et lui imposer ses volontés.

Mon honorable ami a lancé à mon sujet une insinuation que je dois relever. Ce n'est généralement pas mon habitude de faire des réflexions désobligeantes sur le compte de membres de cette Chambre. Ce serait surtout à l'honorable député de Toronto-nord qu'il conviendrait de s'abstenir de ce genre de remarques, car s'il est un membre de cette Chambre qui habite une maison de verre, c'est bien lui. Il n'a pas montré cette probité sans tache dont il aime à s'énorgueillir, dans les positions de confiance qu'il a occupées, en politique ou ailleurs. Quand il était ministre des Finances, c'était précisément le temps où florissaient les McGreevy et autres gens de même acabit. Son dossier, non plus, n'est pas très bon.

L'hon. M. FOSTER : Qu'y trouvez-vous à reprendre ?

M. CONMEE : J'y trouve ceci, qu'il était supposé être le gardien des fonds publics, et que ces fonds furent alors pillés par des amis politiques. Il n'eut pas alors le flair de s'apercevoir de ce qui se passait, ou bien il ne voulut pas s'en apercevoir. C'est l'une de ces deux choses, et il peut choisir. Les faits sont là. Personne ne m'a jamais accusé d'être traître à mon chef, ou à aucune autre personne avec laquelle j'étais associé. Par conséquent, et en ce qui concerne ces sortes de choses, mon honorable ami ferait tout aussi bien de se convaincre qu'il ne doit jamais avoir la langue trop acérée. Je tiens à lui dire, ainsi qu'à tous ces messieurs de la gauche, que voilà déjà longtemps que je suis dans la vie publique, et je défie qui que ce soit, appartenant aux deux partis, d'avancer contre moi quelque chose dont j'aie lieu de rougir. Je ne dis

pas que je suis parfait. Je n'ai pas cette prétention. Mais certaines insinuations lancées aujourd'hui contre moi n'étaient pas de bonne compagnie ni ne s'appuyaient sur quoi que ce soit. C'est tout ce que j'ai à dire là-dessus, et je n'y reviendrai plus.

J'ai pu vérifier, monsieur l'Orateur, à l'aide de documents et des diverses lois, l'exactitude de ce que j'ai dit au sujet de ces listes. Si l'énoncé que nous a lu le leader de l'opposition est exact—et je crois que cela doit être—au sujet des dates des nominations de ces inscripteurs, alors il est temps qu'on leur dise d'aller chercher leurs instructions auprès du procureur de la couronne. Ce magistrat est un conservateur. Je ne dis pas qu'on ait fait, en le nommant, un mauvais choix, mais c'est un ardent conservateur. Il paraîtrait que cela a été fait soit délibérément ou stupidement, car les instructions ne furent pas données. Le fait même que ces messieurs étaient nommés recenseurs, et qu'on leur confiait les droits et libertés des électeurs de ce district, a été caché au parti politique adverse durant plus d'un mois.

Je viens demander à mes honorables amis s'il croit que cela était juste. Si les documents qui ont été produits sont tant soit peu exacts, alors ces listes étaient bien les listes les plus pitoyables qu'on eût jamais pu dresser. Ce sont des listes entachées d'esprit de parti. Dans un arrondissement où la liste ne contenait que 99 noms, il y en avait plus de la moitié qui ne devraient pas y être. Dans le district de la Rivière-la-Pluie, on me dit qu'il y eut un appel contre l'un des deux bureaux de votation, et que l'on peut réussir à faire retrancher 180 noms. Ce sont là les deux seuls bureaux dans les quatre circonscriptions entières de la Baie-du-Tonnerre et de la Rivière-la-Pluie où l'on n'a pas pu faire rectifier les listes. Dans ces circonstances, si ces messieurs ont encore l'audace de venir prétendre qu'ils veulent forcer leurs adversaires à une élection avec des listes de ce genre, alors ils manquent entièrement de la loyauté que j'avais cru jusqu'ici pouvoir leur attribuer.

M. ARMSTRONG : Je désire élever la voix pour protester contre cette sorte de législation. C'est là à la fois chose injuste, déraisonnable et ne s'appuyant sur aucun motif. Après avoir entendu les arguments invoqués par l'honorable député de Rainy-River, le ministre des Douanes, et autres membres de la droite, je suis forcé de conclure—et le premier ministre doit partager cet avis—que ces articles ne doivent pas être adoptés et que nous devons voter en faveur de l'amendement. Du temps des conservateurs, le ministre des Douanes avait l'habitude de parcourir le pays, pour faire miroiter aux yeux de nos gens les belles choses que feraient les libéraux, pour les provinces, quand ils seraient au pouvoir. Ils sont arrivés au pouvoir, et ils ont fait faux bond à toutes leurs promesses, excepté celle-ci. Aujourd'hui, le ministre s'efforce de défendre les actes du Gouvernement en disant que le Gouvernement protège les droits provinciaux, mais assurément ici sa conscience doit l'inquiéter un peu. Cela me paraît être comme si on ouvrait tout simplement la porte, dans le nord de l'Ontario, à des hommes comme les O'Gorman, les Pritchard, les Preston, les Jackson, les Conmee, et autres gens de même acabit, pour les engager à aller séduire les électeurs dans cette partie du pays ; et quand je vois le premier ministre venir essayer . . .

M. CONMEE : Je soulève la question de règlement. L'honorable député vient de mêler mon nom à des tentatives de corruption des électeurs. Je veux qu'il retire cette accusation.

L'ORATEUR SUPPLEANT : Je n'ai pas compris que l'honorable député eût parlé de corruption.

M. CONMEE : Il a mêlé mon nom à ceux de gens se rendant là-bas pour faire de la corruption.

M. ARMSTRONG : L'honorable député est peut-être un peu trop susceptible, car il y a d'autres personnes portant le même nom.

M. CONMEE : L'honorable député s'est servi de mon nom, et je demande qu'il le retire. Je crois être parfaitement ici dans l'exercice de mon droit.

M. ARMSTRONG : Mais je n'ai pas mentionné le représentant de Rainy-River (M. Conmee)—il y a d'autres personnes qui s'appellent Conmee.

M. CONMEE : Vous m'avez nommé.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je suis d'avis qu'il est contraire au règlement de tenir de semblables propos à l'adresse d'un membre de la Chambre, de l'accuser de s'être rendu dans la circonscription et d'y avoir commis des actes de corruption.

M. ARMSTRONG : Je ne l'ai pas accusé.

M. CARVELL : L'honorable député dira-t-il qu'il ne parlait pas du représentant de Rainy-River?

M. ARMSTRONG : J'allais dire . . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Pour se conformer au règlement, l'honorable député devrait retirer l'expression.

M. ARMSTRONG : Si l'honorable député désire que je retire une expression dont je ne me suis pas servi à son adresse, j'y consens.

M. TALBOT : Retractez-vous comme un homme.

M. ARMSTRONG : J'ai retiré l'expression en tant qu'elle s'appliquait au représentant de Rainy-River ; combien de fois exige-t-il que je me rétracte?

Ces prescriptions législatives qui visent exclusivement la province d'Ontario sont injustes et inutiles, et je ne saurais m'empêcher de les réprouver.

Le représentant de Rainy-River reproche au gouvernement conservateur d'Ontario d'avoir eu recours à la machine. Qu'il remonte au temps du gouvernement Ross et qu'il se rappelle le rôle que la machine jouait dans les élections conformément aux instructions de ceux qui étaient alors au pouvoir. Je supplie de nouveau le premier ministre de ne pas s'immiscer dans les affaires de la province d'Ontario, de prendre l'attitude qui fut prise il y a nombre d'années. "Ne touchez pas au Manitoba" était alors le mot d'ordre, et c'est ce mot d'ordre qui a permis à la gauche depuis quelques semaines d'obtenir justice pour le Manitoba. S'il se renseigne, le premier ministre sera convaincu qu'il n'y a, pour ainsi dire, dans son entourage qu'un seul homme qui cherche à défendre ce projet de la loi et il sera forcé de reconnaître que celui-ci soumettrait la province d'Ontario à une injustice et que ses prescriptions devraient être supprimées.

M. McCOOL : Je suis surpris d'entendre les députés de l'opposition dire que c'est flétrir la réputation du gouvernement d'Ontario que de proposer l'adoption de ce projet de loi. On ne saurait prétendre que c'est lui infliger une flétrissure que de soumettre la liste à une commission composée de juges. Il était amusant d'entendre les députés de la gauche répéter les uns après les autres que le représentant de Rainy-River était le seul qui eût à souffrir du mode actuel de confection des listes. Les recenseurs nommés pour le district de Nipissing n'étaient pas plus des anges que ceux du district de Rainy-River. J'ai sous la main des centaines de lettres, mais je n'en lirai que quelques-unes, y compris un affidavit qui démontre quels maux ont sévi là-bas. Je m'occuperai d'abord du district qui est situé le plus au nord. Voici la déclaration sous serment du recenseur de ce district, M. William Hugh :

Je, William Hugh, jure et déclare:

1. Que, dans la mesure de mes lumières et de mon jugement, j'ai inscrit sur la liste des électeurs des townships de Pense, Ingram, Dack, Robillard, Marter, Chamberlain, Truax, et de tout territoire situé au nord de l'embranchement projeté du chemin de fer du Temiskaming et de l'Ontario septentrional au Grand-Tronc-Pacifique le nom de chaque personne qui avait droit d'être inscrite sur cette liste;

2. Que je n'ai inscrit sur ladite liste le nom d'aucune personne, lorsque j'avais raison de croire que cette personne n'avait pas le droit d'être inscrite sur cette liste;

3. Que je n'ai pas à dessein omis de ladite liste le nom d'aucune personne, lorsque j'avais raison de croire que cette personne avait le droit d'être inscrite sur cette liste;

4. Que je crois avoir rempli de mon mieux les devoirs qui m'imposait la loi d'Ontario sur les listes d'électeurs.

WILLIAM HUGH.

Attesté devant moi à North-Bay, dans le district de Nipissing, ce 13e jour d'avril 1908.

J. A. VALIN,
Juge de district pour le district de Nipissing.

Les instructions qu'il avait reçues du département à Toronto étaient de faire ce qui est mentionné dans cette déclaration sous serment. Ceci est une copie de l'affidavit qui fut envoyé à M. le juge Valin après la confection de la liste.

M. R. L BORDEN : L'honorable député critique-t-il la formule du serment ou les instructions ? Où veut-il en venir ?

M. McCOOL : Je laisserai l'honorable député libre d'en juger, lorsqu'il aura entendu la lecture de l'affidavit.

M. R. L. BORDEN : Je parle de la formule du serment de la nature les instructions.

M. McCOOL : La déclaration sous serment que je viens de lire atteste que ce recenseur a obéi à ses instructions et qu'il s'est rendu à la jonction du Grand-Tronc-Pacifique et du chemin de fer du Temiskaming et de l'Ontario septentrional. Voici un affidavit qui prouve ce qui en est.

Original transmis à M. le juge Valin, à North-Bay.

Dans l'affaire de la loi d'Ontario sur les listes d'électeurs.

Je, George Shortt, du township de Marter, dans le district de Nipissing, jure et déclare:

1. Que j'ai le droit d'être électeur;

2. Que William Hugh, recenseur pour la confection des listes d'électeurs pour la partie non organisée du district de Nipissing, au nord d'Englehart, a, comme j'en suis croyablement informé, compris dans la ville un grand nombre d'électeurs domiciliés dans la ville oragnisée d'Englehart et dans le township organisé d'Evanturel. Les noms desdites personnes devraient être compris dans les listes d'électeurs desdites municipalités organisées;

3. Que je suis informé et crois vraiment que ledit William Hugh n'a jamais affiché une liste établie par lui pour ledit territoire non organisé, mais qu'il l'a conservée sous clef dans son armoire de sûreté, et qu'il a été impossible d'examiner cette liste;

4. Que je suis informé et crois vraiment que l'endroit le plus septentrional que ledit William Hugh a visité est Driftwood-City sur le tracé du chemin de fer du Temiskaming et de l'Ontario septentrional;

Driftwood-City est à 30 à 40 milles de distance de l'endroit qu'il déclare avoir visité, dans sa déclaration sous serment. Tous les habitants de cette partie du pays ont été privés de l'exercice de leur électorat.

M. LANCASTER : L'honorable député nous demande-t-il d'accepter le serment d'une personne qui se base sur ce qu'elle a entendu dire et sur ce qu'elle croit, plutôt que le serment de celui qui jura formellement qu'il a fait telle ou telle chose ?

M. McCOOL : Il y a des preuves que ce recenseur n'a jamais visité cette partie de la circonscription.

M. LANCASTER : Montrez vos preuves et ne nous demandez pas d'accepter un tel affidavit de préférence à un témoignage formel.

M. McCOOL : Mais il ne déclare pas formellement dans sa déclaration sous serment qu'il a visité cet endroit.

M. BOYCE : N'est-ce pas la formule ordinairement employée par ces déclarations légales ?

M. McCOOL : Je n'ai pas le temps de répondre à vos questions importunes.

M. BOYCE: Parce que vous ne voulez pas connaître la vérité.

M. McCOOL (lisant) :

5. Que ledit William Hugh n'a jamais visité aucun endroit sur le tracé du Grand-Tronc-Pacifique où il y a un grand nombre d'électeurs, et ceux-ci n'ont jamais eu connaissance de la préparation de ladite liste, et qu'à moins que ledit William Hugh ne se rende plus au nord, au moins jusqu'à la jonction du chemin de fer Temiskaming et de l'Ontario septentrional avec la ligne projetée du Transcontinental, un grand nombre de personnes ne pourront pas exercer leur droit de suffrage;

6. Que des opérations minières se poursuivent près du lac Abitibi et qu'un grand nombre de personnes sont employées dans les environs au transport des marchandises;

7. Que ledit William Hugh ne s'est jamais rendu dans les environs du lac Abitibi et, à moins qu'il ne s'y rende et n'y dresse des listes, un grand nombre de personnes ne pourront pas voter.

(Signé): GEORGE SHORTT.

La ligne du Transcontinental passe au nord du lac Abitibi, et cet affidavit déclare formellement que ce recenseur ne s'est jamais rendu dans cette partie du pays.

M. LANCASTER : Comment sait-il ce que l'autre a fait ?

M. McCOOL : Qu'est-ce que l'honorable député connaît de l'affaire ? Cet affidavit déclare formellement que le recenseur n'a jamais visité cet endroit.

M. LANCASTER : Et le recenseur jure qu'il l'a visité.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député (M. McCool) veut-il nous dire la date de cet affidavit ?

M. McCOOL : L'original a été remis à M. le juge Valin à North-Bay et cette copie ne porte pas de date. Au besoin, nous pourrions nous procurer l'original, je crois.

M. BOYCE : L'original de cet affidavit a été soumis, dites-vous, à M. le juge Valin, le juge de district ?

M. McCOOL : Oui.

M. BOYCE : Alors, M. le juge Valin a vu l'original et il s'est prononcé ?

M. McCOOL : J'ignore s'il s'est prononcé. Le recenseur ne s'est jamais rendu dans ce district pour préparer les listes.

M. BOYCE : Cet affidavit ressemble à celui qu'a lu le représentant de Winnipeg.

M. McCOOL : Lorsque des membres du parti libéral ont demandé à M. Hugh d'inscrire sur la liste les noms de personnes qui, c'était notoire, possédaient les qualités voulues pour être électeurs, il répondit qu'il n'inscrirait aucun nom de cette manière, bien qu'il eût des déclarations sous serment à l'appui, et que les intéressés auraient à comparaître devant le juge. Cela leur aurait fait perdre quatre jours et il y a peu d'électeurs qui consentent à perdre autant de temps pour se présenter devant un juge pour soutenir une opposition. De pareils actes furent commis dans toute l'étendue du district.

Dans un autre cas, un avis fut affiché sur une école, disant que le recenseur serait là à tel jour à telle heure, mais l'avis n'indiquait pas à quelle étendue de territoire. Plusieurs électeurs vinrent de plusieurs milles à la ronde et l'instituteur leur dit qu'on ne connaissait du recenseur que ce qui était affiché sur la porte. Après avoir attendu deux ou trois heures, les électeurs retournèrent chez eux, mais le recenseur se présenta plus tard et dressa une longue liste de noms que lui fournirent deux de ses amis qui se trouvaient là.

M. BOYCE : Quel endroit était-ce ?

M. McCOOL : C'était au nord de New-Liskeard, dans Nipissing.

M. BOYCE : Cela ne nous renseigne guère.

M. McCOOL : Voici une lettre que j'ai reçue d'un citoyen très influent de Nipissing qui parle ainsi des listes :

Les listes dans ce district électoral sont une honte. Dans quelques cas, elles ont été altérées après la revision faite par les recenseurs. Dans McPherson et Kirkpatrick, les noms inscrits par le tribunal de revision ont subséquemment été omis des listes, ce qui a privé de leur droit de suffrage un grand nombre d'électeurs libéraux. Une quarantaine de noms ont été omis dans McPherson et Kirkpatrick et une trentaine dans Hugel, et la même chose s'est répétée dans toute l'étendue des districts non organisés. Je fais préparer un grand nombre d'accusations et je serai en état de prouver que de nombreux actes de corruption ont été commis.

Ces noms ne furent pas inscrits sur la liste et les recenseurs les écartèrent. Le recenseur était M. E. A. Wright qui remplit une douzaine de fonctions sous le présent gouvernement. Je crois qu'il est actuellement suspendu pour méfaits de charge dans la commission des licences, car il est président de la commission des licences du district de Sturgeon-Falls.

M. LANCASTER : Cela prouve que le gouvernement Whitney punit les prévaricateurs.

M. BOYCE : Quel est le nom de l'auteur de cette lettre ?

M. McCOOL : L'auteur de la lettre est M. H. E. McKee, avocat de Sturgeon-Falls.

Quelques VOIX : Ah !

M. McCOOL : Oui, et c'est un homme aussi respectable qu'il s'en trouve dans cette enceinte ou au dehors ; voilà qu'il est.

M. BOYCE : Nous l'avons vu ici, l'autre jour.

M. McCOOL : Je puis en citer un autre, et le représentant du Sault-Sainte-Marie (M. Boyce) trouvera probablement quelque chose à lui reprocher, car rien ne trouve grâce à ses yeux, sauf ce qui émane de quelqu'un de ses amis. Cette lettre dit :

Dans le nouvel Ontario, les candidats libéraux peuvent attribuer leur défaite à deux causes, à savoir :

1. La confection des listes d'électeurs par des recenseurs qui n'ont pas fait preuve du moindre esprit de justice. Un grand nombre d'électeurs libéraux ont été omis des listes, tandis que plusieurs conservateurs ont été inscrits, bien qu'ils ne possédassent aucune des qualités requises pour avoir droit de faire ajouter leurs noms aux listes. Nombre d'étrangers furent inscrits sur les listes et ils ont voté pour Shillington, le candidat conservateur. Ici, dans la ville de New-Liskeard, Wing Deer (un chinois), qui n'est pas naturalisé, a voté pour le candidat conservateur. Qu'on me permette de dire comment ces noms ont été recueillis. Le magistrat de police, l'inspecteur de la voierie, l'inspecteur des homesteads, l'agent des terres publiques, le greffier de la cour de division, l'huissier de cette cour, l'inspecteur des licences et, du reste, tous les fonctionnaires du Gouvernement, ont recueilli pour les recenseurs les noms des électeurs conservateurs.

Les listes ont été préparées négligemment. Dans un bureau de scrutin, ici, un électeur a voté deux fois. Les noms de baptême de deux électeurs étaient E. et E. R. et le même individu a voté à deux reprises différentes dans le même bureau du scrutin. Au lieu d'afficher les listes, comme la loi l'exigeait, certains recenseurs les ont conservées sous clef dans une armoire de sûreté, de sorte que nos amis n'ont pas pu y avoir accès.

Ce serait de l'absurdité que d'accepter ces listes pour les fins des élections fédérales. Nous serions certains d'être vaincus avant le commencement de la lutte électorale.

Les députés de l'opposition s'enorgueillissent de la majorité du gouvernement Whitney. Je leur dirai que, sans le gonflement des listes de Témiscaming, Nipissing, Sturgeon-Falls et Sudbury, M. Whitney aurait aujourd'hui quatre partisans de moins.

M. LANCASTER : Est-ce un affidavit que l'honorable député vient de lire?

M. McCOOL : Non ; il n'est pas nécessaire que ce soit un affidavit. Il est aussi difficile de contenter les députés de l'opposition que les recenseurs de ce district électoral. Ils exigent un affidavit pour inscrire sur la liste le nom d'un électeur libéral, mais le premier nom venu qu'un meneur tory murmure est aussitôt placé sur la liste. Cela explique pourquoi sur les listes du district de Nipissing, il y a à l'heure qu'il est plus de mille noms qui ne devraient pas s'y trouver. Voici une autre canaillerie :

Je désire appeler votre attention sur l'état dans lequel se trouvent nos listes d'électeurs dans ce district. Vu qu'il y aura probablement une élection fédérale dans un avenir prochain, il est important que de nouvelles listes soient dressées. Dans notre petite ville où les listes devaient être dressées indépendamment des considérations politiques, nous constatons que les noms d'environ 25 électeurs libéraux ont été omis sur un total de 125. Voici la liste des noms omis :

Robert Jamieson, loueur de chevaux; Henry Yarkie, loueur de chevaux; Thos Inglis, loueur de chevaux; Thos Barret, boucher; W. Whelan, conducteur d'attelage; P. Savard, logeur; Geo. Vaillancourt, logeur; Joe Milway, restaurateur; J. Milkie, propriétaire d'une salle de billard; W. Searson, préposé aux bagages; Fred. Deacon, commis; S. Fielding, charpentier; Joe. Beaudry, journalier; D. Roulleau, restaurateur; R. Robertson, journalier; W. Kintrea, commis; W. Lett, commis; Thos Code, commis; Arthur Deschant, journalier; R. Bruyère, journalier.

Je ne puis pas me rappeler tous les noms, mais il y en a plusieurs autres, et tout cela dans notre petite ville. C'est la même chose partout.

H. O'GRADY.

Voici des nouvelles d'une autre partie du district :

Warren (Ontario), 15 juin 1908.

M. C. A. McLeod, député,

Vu l'approche de l'élection fédérale, je prends la liberté de vous mettre en garde contre les listes d'électeurs dont on s'est servi, lors de l'élection provinciale, dans le district de Sturgeon-Falls. On les a tellement altérées qu'un bon nombre de noms en ont été retranchés. Les noms de gens qui ont voté depuis une quarantaine d'années (des libéraux) manquent. Je considère qu'il est de mon devoir de vous avertir de ces faits, vous et les autres députés. Espérant vous rendre service.

Je demeure votre tout dévoué,
MEDERIC TREMBLAY.

Voici un autre avertissement venant du district de Timagami :

A Timagami et dans les environs, près de 100 Indiens ont voté. Ils furent tous assermentés et ils ont prêté serment dans le township de Warley. Le bureau de scrutin n'a été ouvert qu'à dix heures moins un quart, et quelques-uns de nos bons amis partirent pour la ville, croyant qu'il ne serait pas ouvert. Nous connaissons des cas où des électeurs se sont fait payer leur voyage et d'autres où des individus ont voté sous des noms d'emprunt. Si vous considérez que les employés du Gouvernement dans ce district, y compris les fonctionnaires du chemin de fer du Témiskaming et de l'Ontario septentrional, sont au nombre d'environ 600, et si vous teniez compte

du résultat des élections provinciales, à quoi pouvez-vous vous attendre?

Quant aux Indiens qui ont voté, je puis dire qu'ils sont les pupilles de la nation et qu'ils reçoivent une rente annuelle que leur garantissent les traités. A la dernière élection, je ne crains pas de dire, on a joué à Timagami le même tour qu'on avait joué à Haileybury, en 1896. Les noms des Indiens furent inscrits sur la liste grâce au reviseur, et trois Indiens votèrent aux lieu et place de quarante électeurs de la ville d'Haileybury. J'affirme que la chose s'est répétée à Haileybury, car il était impossible de faire voter les Indiens à cette époque-là de l'année. Je ne crains pas de dire que douze, au plus, étaient présents. Un grand ami du parti opposé s'est depuis vanté en ma présence de la manière dont le tour avait été joué. Chaque fois, il changeait le costume des Indiens et les envoyait voter. Ceux qui tiennent une semblable conduite sont récompensés par le gouvernement provincial. J'ai ici le "Haileyburian" qui doit être assez conservateur pour que son opinion ait du poids même auprès du représentant du Sault-Sainte-Marie. J'y trouve une lettre de William Hugh à son ami, M. Farr, couchée dans les termes suivants :

Englehart (Ontario), 6 juillet 1908.

Cher monsieur Farr,—L'honorable M. Frang m'a mandé, par l'intermédiaire du département, d'ouvrir un bureau des terres aux chutes de McDougall, maintenant Matheson.

C'est une nouvelle que vous accommoderez, il va sans dire, à votre façon. Je considère qu'en me transférant, M. Cochrane témoigne qu'il approuve mes efforts pour coloniser ce district que vous avez tant contribué à signaler aux gens sans terres.

Votre tout dévoué,
WILLIAM HUGH.

M. Cochrane approuvait les menées électorales de M. Hugh !

M. BENNETT : Lorsque votre réputation sera à la hauteur de celle de M. Cochrane, elle sera bien meilleure qu'aujourd'hui.

M. McCOOL : Je n'ai pas besoin de m'adresser au représentant de Simcoe-est pour me faire une réputation dans cette enceinte ni au dehors. Bien que M. Cochrane soit un de mes vieux amis, il n'est pas plus immaculé que le député de Simcoe-est.

Le représentant de Toronto a prétendu répéter les paroles de l'honorable premier ministre en disant que parfois on peut passer sous silence des injustices commises par des amis trop zélés. J'en dis autant. Mais les choses prennent une autre tournure lorsque tout un district, d'une extrémité à l'autre souffre de ces injustices. Le district de Nipissing n'est pas non organisé en entier. Je crois qu'environ le tiers des électeurs, soit 7,000 à 8,000, se trouve dans la partie non organisée. Le recenseur peut de temps à autre commettre un oubli, omettre parfois des noms, mais lorsque la chose se répète d'un bout à l'autre du district, il est grandement temps que le Gouvernement intervienne et qu'il prenne des mesures pour protéger les listes.

Je ne suis pas surpris que les députés de la gauche désirent s'en tenir à ces listes, car ils savent aussi bien que moi ce qui s'est passé à la dernière élection.

M. BOYCE : Que s'est-il passé ?

M. McCOOL : Je vous apprendrai ce qui s'est passé dans la cirnonscription de l'honorable député, dans un cas dont j'ai eu connaissance. Nous avons là-bas nombre d'hommes qui travaillent dans mon exploitation forestière de Searchmount. De 150 hommes on n'en tria qu'un seul pour l'inscrire sur la liste, et cela parce que les bûcherons apprirent au recenseur qu'on pouvait être certain qu'il voterait pour le candidat conservateur. Un seul sur 150 !

On a beau dire qu'on peut faire corriger les listes, mais si les noms des vrais électeurs ne sont pas inscrits tout d'abord, il est presque impossible de les faire mettre sur les listes plus tard. Dans la plupart des cas, les intéressés doivent franchir des distances de 10, 20 ou 40 milles pour se faire inscrire. Combien d'électeurs peuvent-ils sacrifier deux ou trois jours pour obtenir l'inscription de leur nom ? S'attend-on que le candidat supportera ces frais ? Allons donc ! il lui en coûterait des milliers de dollars.

Tout ce que nous demandons, c'est une liste acceptable, une liste établie, comme l'exige le projet de loi, par des recenseurs choisis par un tribunal composé de trois juges. Nous ne nous plaignons point des listes municipales, mais avec les autres, nous ne pouvons pas obtenir justice lors d'une élection.

Par conséquent, j'espère que l'amendement sera adopté.

M. BOYCE : S'il est un homme qui ait peu sujet de se plaindre des listes, c'est le représentant de Nipissing et il le sait fort bien. Pas une liste n'a été dressée dans ce district—il ne l'ignore pas—sans qu'elle ait été critiquée lors de sa confection et attaquée devant le reviseur ou sans qu'on ait eu l'occasion de la faire corriger.

L'honorable député s'est mis dans une position peu enviable—exactement dans la position ou s'était placé le représentant de Winnipeg relativement aux listes du Manitoba. S'est-il servi de cette déclaration là où elle pouvait produire de bons résultats ? Oui, il l'a portée au juge du district. Lui ou ses favoris ont fait entendre des témoins devant le juge du district au sujet d'une opposition faite à cette même liste et, ayant entendu dire qu'il avait exhibé certaines déclarations, j'ai pris des renseignements auprès d'un avocat honorable qui m'a dit que ces affidavits avaient été soumis au tribunal et que le juge n'avait pas voulu en croire un seul mot.

M. McCOOL : Où l'honorable député a-t-il puisé ce renseignement ?

M. BOYCE : Cependant l'honorable député n'hésite pas à se présenter devant le Parlement et à lire des copies de déclarations qui avaient été rejetées par le tribunal auquel il avait voulu les glisser.

M. McCOOL : L'honorable député veut-il. . . .

M. BOYCE : Je ne veux pas qu'on m'interrompe. Mon honorable ami n'a pas voulu répondre à une question que je lui ai posée au sujet de l'auteur de son document et je refuse de le laisser m'interrompre. Dire que c'est sur des preuves comme celles-là que cet incomparable ministre de la Justice appuie son bill. Voilà la déclaration et la déclaration dont il ne pouvait pas se servir sous prétexte qu'elles étaient d'une nature confidentielle. Voilà la position dans laquelle se trouve encore ce grand ministre de la Justice qui prétendait que l'adoption de ce bill était devenue nécessaire à la suite de certains renseignements qui lui avaient été fournis par lettres et par affidavit concernant la division de Nipissing. Mais quand on lui a demandé de produire ses preuves, il a eu honte. Mais ce qu'il n'a pas osé faire, il l'a fait faire par l'honorable député de Nipissing qui n'éprouve ni honte ni scrupule à vouloir faire accepter par la Chambre des affidavits que le juge a rejetés.

Quand l'honorable député de Nipissing cherche à faire croire que le recenseur a refusé de se rendre dans certaines parties de la circonscription où il y avait des électeurs et où il était de son devoir de se rendre, il ne fait que répéter ce qu'a dit son maître, le ministre de la Justice. Ce dernier a, en effet, déclaré que le recenseur de Nipissing a refusé de se rendre dans une localité où il était tenu d'aller et où habitaient plusieurs électeurs libéraux.

Possède-t-on l'ombre d'une preuve pour appuyer cette accusation ? Le recenseur est tenu de se conformer à la loi et l'honorable député sait parfaitement que ni le recenseur de Nipissing ni ceux des autres divisions n'ont refusé de se rendre aux endroits où la loi les obligeait d'aller. Il est établi hors de de tout doute par l'affidavit du recenseur de Nipissing lui-même qu'il s'est rendu dans toutes les localités de la division, qu'il a inscrit fidèlement les noms de tous ceux qui avaient droit d'être sur la liste et n'en a volontairement omis aucun. Assurément, ce témoignage doit prévaloir à l'encontre d'un affidavit refusé et rejeté par le juge du district. Mon honorable ami sait parfaitement qu'il n'y a pas une localité de la division où ce recenseur était tenu de se rendre et qu'il n'a pas visitée.

M. McCOOL : C'est faux.

M. BOYCE : Alors, la proposition contraire est vraie et l'honorable député affirme qu'il est à sa connaissance personnelle qu'il est des localités où le recenseur était tenu de se rendre et qu'il a refusé de visiter. Veut-il dire quelles sont ces localités ?

M. McCOOL : Oui ; à la jonction du chemin de fer du Temiskaming et de l'Ontario septentrional avec le Transcontinental.

M. BOYCE : L'honorable député veut-il nous dire s'il y avait un bureau de scrutin à cet endroit ? C'est un renseignement que je demande. Mon honorable ami a lancé de graves accusations. Il prétend qu'il est à sa connaissance personnelle que le recenseur a refusé ou négligé d'aller inscrire les noms dans une localité où la loi lui faisait un devoir de se rendre. Est-ce bien cela ?

M. McCOOL : Je crois n'avoir pas bien saisi ce qu'a dit l'honorable député (M. Boyce).

M. BOYCE : Je ne peux pas parler plus fort.

M. McCOOL : J'ai compris qu'il me demandait s'il y avait un bureau de scrutin à la jonction du chemin de fer du Temiskaming et du Transcontinental. Comment pouvait-il y avoir un bureau puisqu'il n'y avait pas de liste ?

M. BOYCE : L'honorable député fait une lamentable démonstration de son ignorance absolue de la loi en disant qu'il est à sa connaissance personnelle que le recenseur a refusé de visiter un endroit où la loi lui commandait de se rendre. Je répète qu'il nous donne la preuve de son ignorance absolue de la loi en lançant cette accusation d'une manière aussi inconsidérée. L'article 60 de la loi électorale dit :

> Le receveur visitera chaque partie du territoire où, soit en vertu de la loi ou par proclamation du lieutenant-gouverneur en conseil, il doit être ouvert un bureau de scrutin.

Que devait faire le recenseur ? Le gouvernement d'Ontario n'avait pas placé un bureau de scrutin à cet endroit et le recenseur aurait failli à son devoir s'il s'était rendu dans une localité où il n'y avait pas de bureau.

Que l'honorable député fasse la part des responsabilités. Qu'il demande au gouvernement d'Ontario pourquoi il n'a pas établi un arrondissement de scrutin à cet endroit, et il recevra sa réponse de la personne même dont il a terni le nom, l'honorable Frank Cochrane, l'administrateur le plus honnête et le plus capable du gouvernement de la province d'Ontario. Je dis qu'il sied mal à l'honorable député de Nipissing de salir le nom de l'honorable Frank Cochrane ou de vouloir le mépriser à la Chambre. Il ne l'oserait pas en sa présence ou près de lui. Mais je me ferai un devoir personnellement de lui transmettre ses paroles et les miennes.

M. McCOOL : Je soulève la question de privilège. L'honorable député (M. Boyce)

me fait dire des choses que je n'ai jamais dites. Je n'ai jamais rien dit contre M. Cochrane. (Exclamations.)

Je n'ai pas dit un mot à son sujet, excepté de lire une lettre dans un journal, après que l'honorable député de Simcoe eut mentionné son nom.

M. BOYCE : J'interprète à ma manière, et j'en suis responsable, les paroles de l'honorable député au sujet de l'honorable Frank Cochrane. A-t-on signifié une opposition à l'élection de Nipissing? Le temps est passé pour cela. L'honorable député de Nipissing (M. McCool) va-t-il faire comme l'honorable député de Winnipeg (M. Bole)? Ces honorables députés allèguent que Chinois et étrangers ont voté et tous pour les conservateurs. Qu'en savent-ils? Les bulletins de vote ne sont plus numérotés, grâce au gouvernement Whitney. L'honorable député de Nipissing porte ces accusations devant la Chambre, mais il reste muet là où elles seraient pertinentes : devant les tribunaux de Nipissing ou Thunder-Bay-et-Rainy-River. Il ne peut pas indiquer qu'un protêt ait encore été signifié devant un tribunal pour faire invalider cette élection.

M. McCOOL : Il n'est pas trop tard.

M. BOYCE : Alors, voici ma propositon : s'il a à cœur l'intérêt public, et si d'autres que lui sont suffisamment intéressés à ces graves accusations pour inscrire un protêt, qu'il s'empresse de réclamer justice. Pendant deux heures les honorables députés ministériels ont fait perdre le temps du comité et retardé la discussion de ce projet de loi pour nous débiter des racontars sur des questions qu'ils connaissent peu ou point personnellement. L'honorable député de Nipissing a affirmé un fait qui était à sa connaissance personnement, mais il se trouve maintenant que ce fait est absolument dénué de fondement, et non seulement l'honorable député a le tort de nous faire perdre notre temps, mais il occupe la peu enviable position d'avoir répété des racontars qu'il savait avoir été répudiés en lieu propre, et d'avoir essayé de les traîner devant la Chambre, sachant qu'ils avaient été niés là où les faits sont le mieux connus.

(L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.)

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'article premier est-il adopté?

Quelques DEPUTES : Six heures.

M. R. L. BORDEN : Il est entendu que nous devions passer aux subsides.

L'hon. M. FIELDING : Le chef de l'opposition a raison sous ce rapport, mais j'ai cru que la Chambre nous approuverait de passer outre pour nous occuper de ce projet de loi. Nous avons cédé pendant quelque temps la parole à l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce), et j'ai cru que ce serait une compensation pour le changement effectué.

M. R. L. BORDEN : Une compensation pour le moment, mais nous pourrions prendre cette question après huit heures.

L'hon. M. FIELDING : Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) préférerait que nous passions à la suite de la discussion sur la loi électorale, mais il admet que l'arrangement a été fait, et, si l'honorable député (M. R. L. Borden) insiste, nous nous en tiendrons à notre promesse.

M. R. L. BORDEN : Le temps m'est bien indifférent : aujourd'hui ou demain.

L'hon. M. FIELDING : Disons le premier objet de discussion demain.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député d'Algoma-ouest a déjà été désappointé deux ou trois fois. Une fois on lui a dit que le conseil des ministres était en séance et que le ministre intéressé ne pouvait pas venir, et il se trouva qu'il était ici. Hier, nous croyions que c'était la discussion du bill sur l'opium, mais ce fut un autre bill, et...

L'hon. M. LEMIEUX : Le bill sur l'opium a été adopté.

M. R. L. BORDEN : Oui, mais un autre bill fut discuté au lieu de passer aux subsides.

L'hon. M. FIELDING : Nous serons prêts à huit heures, si l'honorable député insiste, ou la première affaire demain.

M. R. L. BORDEN : Demain.

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

Reprise de la Séance.

2e LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 198), déposé par M. Copp, tendant à faire droit à Arthur James Townsend ;

Le 2e (n° 198), déposé par M. Galliher, concernant un certain brevet d'invention de William B. Smith ;

Le 3e (n° 207), déposé par M. Galliher, concernant certains brevets d'invention de la Metal Shingle and Siding Company, Limited.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET MODIFIANT LA LOI DES ELECTIONS FEDERALES.

La Chambre se forme en comité général et reprend la discussion sur le projet de loi (n° 145), déposé par M. Aylesworth, tendant à modifier la loi sur les élections au parlement fédéral.

Sur l'article 1er.

M. ALCORN : L'expression que le très honorable chef du Gouvernement a employée dans la première phase de la discussion de ce projet, pour caractériser les listes qui doivent être dressées en vertu de ses dispositions, à savoir qu'elles seront entièrement confectionnées sous l'autorité judiciaire, est tout à fait inexacte. L'on a peine à croire que le Gouvernement ait voulu s'abaisser à employer la supercherie que cache cette expression. Ces listes ne seront faites sous la surveillance des juges qu'en autant seulement qu'il y a appel au tribunal des listes établies par les recenseurs en vertu de ce projet de loi. Les juges entendront et jugeront des appels qui leur seront soumis, mais dans les cas seulement ou l'un ou l'autre des partis décidera d'interjeter appel. A part cela, le seul rapport qu'aucun juge aura avec aucune des listes dressées en vertu du bill, sera de nommer les inscripteurs. A l'exception de ce rapport avec ces listes, les juges ne les verront pas du tout et ne s'en mêleront d'aucune façon. Cette expression a été employée évidemment et expressément dans l'intention de faire croire à ceux à qui elle s'adresse, que les autres listes, c'est-à-dire les listes dressées en vertu de la loi provinciale ne sont pas l'œuvre des juges, et que ceux-ci n'ont rien à faire ni à voir ni à dire dans leur confection. Le très honorable premier ministre lui-même, en se servant de cette expression, n'ignorait sans doute pas ces faits.

Le ministre des Douanes qui, cette après-midi, s'est appesanti sur le même sujet dans la même note que son chef, sait parfaitement bien, et les journaux ministériels du pays qui ont employé cette expression pour acclamer ces changements depuis que le projet a été déposé, savent non moins bien que les mêmes juges absolument jugeront les appels en vertu du projet de loi, s'il en est, et s'occuperont des listes préparées en vertu de la même autorité. Ces mêmes juges absolument sont ceux qui, dans le passé, ont produit et continueront à l'avenir de produire les listes en vertu de la loi provinciale ; ces mêmes juges absolument, siégeant dans le même édifice, rempliront les mêmes fonctions au sujet des listes dressées en vertu du projet de loi, qu'ils ont toujours remplies et remplissent encore au sujet des listes provinciales préparées en vertu de la loi Whitney, et même, en effet, en vertu de celle qui existait avant l'avènement du gouvernement Whitney au pouvoir.

Espérons donc qu'on ne trompera pas personne en disant que les listes dressées sous le régime de ce projet diffèrent sous un rapport quelconque, au point de vue de leur origine judiciaire ou de la part quelle qu'elle soit que les juges peuvent prendre à leur préparation, de celles qui se font maintenant par les mêmes procédés en vertu de la loi provinciale.

Maintenant, je ferai quelque observations au sujet de l'article 1er, et j'invite le très honorable premier ministre à suivre mon raisonnement. Le paragraphe 9 de l'article 1er donne le pouvoir de fixer l'époque de l'année que l'on croira la plus propice pour la revision, ou la préparation des listes nouvelles d'après le projet de loi. La date de la confection des listes doit être la même tous les ans, c'est-à-dire chaque année où le droit de suspension n'est pas exercé. La loi provinciale ne contient pas une disposition permettant au Gouvernement d'ordonner la préparation des listes quand il lui en prend envie; les listes sont faites à une époque déterminée de l'année, les énumérateurs doivent commencer l'inscription pas plus tard que le mois de juillet, après quoi toute la procédure est prescrite par la loi. Le Gouvernement s'autorise dans l'alinéa 1 de l'article 9a pour faire ces listes quand bon lui plaît, sans s'astreindre ni au mois de juillet ni au mois d'août ni au mois de septembre mentionnés dans la première partie du paragraphe.

Au paragraphe 2, le comité verra qu'un bureau d'inscription composé des différents juges des cours de district est chargé de la préparation des listes dans les districts non organisés. On ne nous a pas expliqué la raison de cette innovation, pourquoi il doit y avoir un bureau d'inscription dans les parties non organisées d'Ontario, tandis que les juges des cours de comté, chacun dans son comté, revise seul toutes les listes dans les parties organisées de la province. Je prétends qu'il n'est pas nécessaire de créer ce bureau d'inscription des électeurs, mais que chaque juge de district, dans sa propre circonscription, est tout aussi capable que le juge de comté, dans son comté, dans le reste de la province, de remplir les fonctions prescrites par ce projet de loi s'il devient loi. On a insinué, et avec beaucoup de vraisemblance, puisque ce projet de loi a été baptisé du nom de loi pour sauver l'honorable député de Thunder-Bay, que cette innovation a été invoquée à son avantage, car il ne se contente pas de vouloir faire travailler le juge de district de son comté aux listes de ce comté, mais veut avoir quelqu'un pour lui aider.

En vertu de l'article 57 de la loi des listes électorales d'Ontario, le juge fait la revision, et je ne vois pas la nécessité de créer ici ce bureau d'inscription. Il eut été plus raisonnable et préférable pour les fins de l'uniformité d'adopter les dispositions de la loi provinciale régissant la préparation de ces listes, et que le travail des énumérateurs en faisant l'inscription fût conforme à la loi provinciale, au lieu d'être accompli sous la surveillance et d'après les ordres de ce bureau d'inscription. Il est certainement préférable de consigner dans la loi les instructions aux énumérateurs que de les laisser à la volonté d'un bureau d'inscription ou d'un juge. Il est très probable que l'ins-

cription se ferait beaucoup mieux et avec beaucoup d'uniformité, dans toutes les parties de la province, en la soumettant au régime d'une loi, qu'en la soumettant aux ordres et à la surveillance d'un bureau d'inscription ou d'un juge tel qu'il est prévu au paragraphe 4.

M. L. G. McCARTHY : Sous quel rapport l'honorable député fait-il allusion à cette disposition ?

M. ALCORN : Le paragraphe 4 dit :

4. Tel bureau d'inscription nomme pour sa circonscription électorale autant d'énumérateurs qu'il en faut, et tels énumérateurs devront, sous la surveillance et conformément aux instructions de tel bureau d'inscription, préparer les listes dans électeurs pour ces parties de la province dans telle circonscriptions électorales qui n'ont pas d'organisation municipale.

La loi sur les listes électorales d'Ontario prescrit aux énumérateurs la procédure à suivre. Ils sont tenus dans un temps déterminé de publier des avis annonçant qu'ils seront à tel endroit à telle date, et ils y seront pour faire l'inscription de ceux qui sont habiles. Je crois qu'il eût été préférable d'adopter cette méthode dans le projet de loi, au lieu de placer les énumérateurs sous l'autorité du bureau d'inscription. L'effet du paragraphe 4 sera un manque d'uniformité dans les différents districts.

Le paragraphe 5 prévoit que la loi provinciale sera observée autant que possible.

M. L. G. McCARTHY : N'est-ce pas cette loi alors qui déterminera la procédure à suivre ?

M. ALCORN : Elle sera observée au gré des juges et des énuuérateurs, mais s'il survient quelque difficulté, ils ne s'en soucieront pas. Les déclarations de l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) au sujet des listes préparées dans sa circonscription électorale en 1904, montrent comment on a mis de côté cette même disposition qui se trouvait dans la loi en vertu de laquelle ces listes ont été faites.

M. CONMEE : On ne s'est pas départi de la loi provinciale dans ma circonscription en 1904.

M. ALCORN : Si l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) juge à propos de faire cette déclaration, après avoir entendu l'énumération succinte des faits allégués par l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce), je ne le contredirai pas.

M. CONMEE : L'honorable député a donné les détails de la préparation des listes dans sa propre circonscription, mais vous avez fait allusion à ma circonscription où rien de tel n'est arrivé.

M. BOYCE : Le même arrêté réglait la procédure dans tous les districts non organisés.

M. ALCORN.

M. CONMEE : Peu m'importe la date de cet arrêté, la procédure dans le district et circonscription de Thunder-Bay-et-Rainy-River fut faite d'après la loi provinciale. C'est facile de s'en rendre compte, et on n'a rien à dire contre ce district.

M. ALCORN : J'appellerai l'attention sur le paragraphe 5 de l'article 9a qui dit :

5. Autant que possible dans la préparation de telles listes, les dispositions de la loi de la province réglementant en tels cas la préparation, le mode de revision et de mise en vigueur des listes provinciales des électeurs seront observées et suivies, mais la revision des dites listes devra avoir lieu devant le bureau d'inscription, qui devra entendre tout appel desdits énumérateurs, et personne n'aura le droit de voter dont le noms n'est pas inscrit sur les listes des électeurs ainsi préparées et revisées.

Il me semble que cette disposition combat l'article 13 du projet, qui prévoit dans les cas de chevauchement des arrondissements de scrutin, qu'une personne dont le nom est sur la liste générale, mais a été oublié sur la liste divisionnaire peut voter, en souscrivant à une formule spéciale de serment. Le paragraphe 5 de l'article 9a prescrit que personne n'aura le droit de voter dont le nom n'est pas sur les listes des électeurs ainsi préparées et revisées. Bien plus, l'article 11 de la loi des élections fénérales énumère les diverses catégories de personnes habiles à voter aux élections fédérales dont les noms ne figurent pas sur les listes provinciales. Rien ne nous garantit que les catégories énumérées à l'article 11 seront sur les listes fédérales préparées en vertu de ce projet. L'article 7 de la loi provinciale énumère ceux qui ne votent pas ; la liste en est longue et comprend les fonctionnaires provinciaux.

M. LEIGHTON McCARTHY : L'honorable député prétend-il que cette disposition du bill affecte la loi des élections fédérales?

M. ALCORN : C'est possible.

M. LEIGHTON McCARTHY : Bien possible?

M. ALCORN : Oui.

M. LEIGHTON McCARTHY : Où et comment?

M. ALCORN : J'allais le dire. L'article 12 de la loi des élections provinciales contient une liste de personnes qui n'ont pas le droit de voter, par exemple : les juges, les douaniers, les protonotaires, les substituts du procureur général, certains maîtres de poste, certains magistrats de district et certains agents du fisc. Il est probable que quelques-uns sinon tous seront omis sur les listes dressées en vertu du projet. Bien qu'ils ne soient pas sur la liste provinciale, ils sont tous habiles aux termes de l'article 11 de la loi fédérale, et l'article 150 de la même loi

prévoit que même s'ils ne sont pas inscrits sur la liste, ils peuvent tout de même voter en prêtant un serment spécial. Il est fort possible que quelques-unes des personnes sinon toutes que la loi provinciale prive de leur vote ne soient pas inscrites sur les listes préparées en vertu des dispositions du projet. La dernière partie du paragraphe 5 dit que personne n'aura droit de voter dont le nom n'est pas inscrit sur les listes dressées et revisées.

Cet article devrait contenir une disposition exceptant les personnes prévues à l'article 13 du projet et aussi à l'article 11 et à l'article 150 de la loi des élections fédérales. Autrement, vous aurez dans la même loi deux articles qui se repoussent, l'un déclarant habile à voter la personne que l'autre article déclare inhabile. Le ministre de la Justice aurait sauvé beaucoup d'embarras et d'argent s'il s'en fût tenu à sa première proposition de prendre les listes provinciales comme base des listes à préparer en vertu du bill. D'après la disposition qu'il a proposée en premier lieu, les énumérateurs auraient pris les listes provinciales en vigueur et y auraient ajouté les noms voulus, et le juge en aurait supprimé ceux qui ne devaient pas y être.

M. LEIGHTON McCARTHY: N'est-ce pas quand même le résultat pratique, quand vous avez ces listes provinciales devant vous?

M. ALCORN : Ce n'est pas le juge qui fait la liste, et l'énumérateur peut facilement ignorer complètement la liste provinciale d'après cet article en sa nouvelle forme. Puis, le paragraphe 6 prévoit que l'énumérateur, après que le juge a achevé la liste, doit en transmettre une copie certifiée au greffier de la couronne en chancellerie, et à lui seulement, tandis qu'en vertu de la loi provinciale des copies certifiées doivent être déposées au bureau du protonotaire, du magistrat stipendiaire, du shérif et du magistrat de police. En vertu du projet, une copie de la liste est déposée à Ottawa seulement, et non dans la division électorale intéressée. Je crois que nous devrions en déposer des copies aux mêmes endroits prévus dans la loi provinciale. L'article 1er donne le pouvoir aux juges de diviser toute la province du Manitoba et le Nouvel-Ontario en nouveaux arrondissements de scrutin, et d'en créer d'autres chaque fois qu'ils font de nouvelles listes fédérales. Je ne vois pas la nécessité d'autoriser les juges ni au Manitoba ni dans le Nouvel-Ontario à changer les arrondissements de scrutin de quelque façon que ce soit, si ce n'est dans les cas de chevauchement, et je crois que c'est ce qui avait été entendu.

M. BOYCE : Il me semble que l'amendement du ministre de la Justice établissant une période déterminée pour la préparation des listes obvie à la nécessité des derniers mots de l'article 1er : " ou peut avoir lieu pendant les autres mois de chaque année". La loi d'Ontario fixe un temps dans l'année pour la préparation des listes, à savoir que l'énumérateur devra commencer à dresser la liste le ou après le premier jour de juin et pas plus tard que le 1er jour de juillet, et l'essence même du projet est de définir le plus clairement possible la date de la confection des listes. Si la période déterminée par le ministre de la Justice pour la préparation des listes est fixée entre le 1er août et le 15 octobre, pourquoi donner ou risquer de donner plus d'extension à cette disposition en ajoutant les mots : " ou peut avoir lieu pendant les autres mois nhaque année " ? Si les listes ne pouvaient pas être dressées entre ces deux dates, on pourrait les faire en plein cœur d'hiver. Je propose donc de modifier l'article par la suppression de ces mots.

L'hon. M. AYLESWORTH : Ces mots n'ont pas été insérés sans raison. Il pourrait se présenter des difficultés insurmontables qui préviendraient la préparation des listes à la date prescrite. On ne sait jamais ce qui peut arriver. Il peut survenir dans le mois de juin ou dans n'importe quel autre mois une élection partielle imprévue dans une circonscription quelconque, où il serait important d'avoir les listes préparées jusqu'à date, ou qui ne seraient pas aussi anciennes si nous étions tenus dans tous les cas de nous en rapporter aux listes du dernier tirage. Dans ces circonstances, cette latitude ne peut pas nuire. Il n'y aurait pas de raison, à moins de nécessité, de reviser les listes plus qu'une fois l'an, et le Gouverneur en conseil a le pouvoir par une proclamation de suspendre complètement la préparation des listes quand elles ne sont pas absolument requises dans le cours d'une année quelconque.

M. R. L. BORDEN : La publication de cette proclamation ne paraît pas être prévue dans le bill. Je propose que les mots " à être publiée immédiatement dans la " Gazette du Canada " soient insérés après le mot " proclamation " dans la 10e ligne.

(L'amendement est adopté et le paragraphe 1er ainsi modifié est adopté.)

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn) a déjà suggéré que ce travail de préparation, de revision, et cœtera, les listes, devrait être confié à chaque juge dans son propre district ; autrement, il peut se produire de la confusion dans un si vaste territoire. J'ignore si le Gouvernement a songé à cela, mais il me semble que cette raison est très forte.

L'hon. M. AYLESWORTH : Il existe une difficulté à mettre en pratique toute proposition dans le sens de celle qu'a proposée l'honorable député, et ce n'est qu'après avoir bien pesé toutes les objections qu'il

m'a paru préférable d'établir un bureau composé de plusieurs juges tel qu'il est prévu dans le bill. Les comtés en question sont au nombre de six. Il n'en est pas un, je crois, où le onmbre des électeurs votant en vertu des listes préparées par les autorités municipales ou les listes ordinaires du suffrage universel, n'est pas plus considérable que le nombre de ceux qui voteront en vertu des dispositions de ce projet. Je puis me tromper, mais je crois que ce projet s'appliquera à moins de la moitié de tous les électeurs de chacun de ces comtés. Mais il est certain qu'il n'en est pas un seul sur les six où il s'appliquera universellement ; et je crois que dans la majorité d'entre eux il y a plus qu'un juge de district en fonctions.

On ne mentionne pas dans une loi du Parlement le nom d'un juge en particulier; on n'aime pas à spécifier le doyen ou le cadet ; on ne peut faire mieux ; en adoptant la rédaction que j'ai préparée, que de créer le doyen des juges, qui a juridiction dans toutes les parties de la région, président d'office pour ainsi dire, ou tout au moins l'un des membres du bureau, avec pouvoir de choisir ses collègues parmi ses voisins.

La seule objection possible est qu'il en coûtera un peu plus cher, mais cette objection est plus que compensée par les nombreux avantages qui découlent de cette institution. Je n'en sais pas le nombre exact, mais je crois qu'il y a onze juges de district en comptant les deux nouveaux districts créés dans ces six comtés. Et six bureaux composés de trois membres devront être formés parmi ces onze juges. De cette façon, quelques-uns de ces juges faisant partie de plus d'un de ces bureaux, il vaudra certainement mieux avoir une espèce de commission agissant unanimement ou par sa majorité, que d'avoir des juges, chacun dans son district, ayant la responsabilité de la préparation des listes. Les districts sont très étendus, un juge serait obligé souvent de parcourir de grandes distances, mais ce moyen-ci est le moyen le plus pratique de réussir.

M. BOYCE : Le ministre a-t-il songé dans quelle position vont se trouver ces juges à cette saison de l'année ? Prenez la division électorale de Thunder-Bay-et-Rainy-River : il y aura là trois juges ayant la juridiction dans tout le territoire et qui n'en pourront sortir.

M. CONMEE : Il n'y a pas trois juges à présent.

M. BOYCE : Il y en aura trois.

M. CONMEE : Oui, probablement.

M. BOYCE : Le doyen sera le juge Chappel, de Rainy-River. Supposons qu'il choississe pour collègues le juge Johnston de Sault-Sainte-Marie et le juge O'Leary, de Port-Arthur. On verra que pour le double objet de nommer les énumérateurs et d'entendre les appels, Sault-Sainte-Marie sera privé pendant un temps considérable des services du juge Johnston, et Port-Arthur et Kenora, du juge O'Leary ou du juge Chappel. Ce n'est pas tout. Pendant le même temps un autre juge sera enlevé à Manitoulin, par exemple. Un juge de Sudbury peut aussi bien être amené dans la partie est du district. Il en résultera une grande confusion, et ce au moment où nous avons besoin des juges pour reviser les listes des localités organisées en municipalités Cette revision s'opère entre le 1er août et le 15 octobre.

Pourquoi causer tant d'embarras quand le juge de district, en revisant les listes dans son propre district pendant cette période, tout en remplissant ses fonctions judiciaires, pourrait reviser nos listes en la manière ordinaire, sans enlever deux autres juges à leurs devoirs de magistrats. Je suggère sincèrement que si nous chargions le juge de chaque district du soin de nommer un énumérateur dans la région où il a juridiction, et si nous lui conférions le même pouvoir en vertu de ce projet, pour les fins de la revision, qu'il possède en vertu de la loi d'Ontario, nous ferions une grande économie et nous exempterions bien des inconvénients et beaucoup de confusion.

M. CONMEE : Je ne suis pas l'auteur du projet de former un bureau d'inscription, mais j'y vois de nombreux avantages. Nous tâchons d'obtenir des listes sincères. Il est généralement admis qu'une commission de trois juges est censée être plus impartiale. L'honorable député croit-il que tout le district de Thunder-Bay-et-Rainy-River n'est pas familier au juge Chappel?

M. BOYCE : Chaque juge exercerait sa juridiction là où il connaît tout le monde, et les juges qu'il appellerait comme ses collègues seraient des étrangers qui en réalité l'aideraient pour la forme seulement.

M. CONMEE : Ce n'est pas ainsi que je l'entends. Il ne s'agit pas ici de la revision des listes. Les juges pour les fins de la présente loi conduisent la préparation des listes, répartissent les arrondissements de scrutin, nomment les énumérateurs, préparent les instructions à donner aux énumérateurs au sujet de leur conduite et de la manière de préparer les listes. C'est tout différent de la revision des listes quand une fois elles sont faites, ce qui est une autre de leurs fonctions.

M. BOYCE : Qui est plus en état de nommer les énumérateurs, le juge du district ou deux juges étrangers ?

M. CONMEE : Le projet permet au juge de choisir les juges les plus voisins.

M. BOYCE : Il est obligé de prendre des juges du dehors.

M. CONMEE : Du moins dans mon comté. Le juge Johnston est bien plus familier avec le district de Thunder-Bay que le juge Chappel. Il est bien d'autres raisons qui militent en faveur de la commission des juges. Nous sommes très orgueilleux de notre magistrature, et nous avons, je crois, le meilleur système au monde ; mais les juges sont après tout des mortels comme nous, et jusqu'ici nos gouvernements ont fait les nominations de juges en vertu du principe qui vaut mieux d'éloigner le juriste du district où il pratique. Il est préférable que le juge soit loin de ceux qui étaient ses clients quand il plaidait, et il est des considérations de société, de famille et autres qui militent en faveur de la commissin des juges de préférence à un juge seul.

M. LANCASTER : Mais les cas sont dissemblables. L'honorable député d'Algoma-ouest a suggéré que le juge devrait nommer trois énumérateurs qu'il connaît personnellement. Autre chose est de juges des procès. Bien vrai qu'il est appelé à décider entre étrangers, mais en nommant des personnes à des postes de confiance, il doit nommer celles qu'il connaît.

M. CONMEE : Ce n'est pas seulement la nomination des énumérateurs dont il s'agit, mais de toute la procédure concernant la préparation des listes. La loi provinciale régit tout cela en grande partie. Le bureau a des instructions à donner, et elles doivent émnaer de source désintéressée. Le grief contre les listes provinciales actuelles est qu'elles sont l'œuvre de partisans politiques, que les instructions ont été données dans l'intention expresse de prendre l'avantage sur le parti politique opposé. Je n'ai pas proposé l'idée, mais je lui trouve du bon.

M. L. G. McCARTHY : L'honorable député connaît mieux son comté que je ne le connais moi-même, mais ne serait-il pas préférable, dans le district de Thunder-Bay-et-Rainy-River, où il y a trois districts judiciaires, que les juges se rencontrassent pour arrêter un plan concernant les énumérateurs, et l'appliquassent à tous les districts judiciaires. La seule objection possible à ce plan serait plutôt la modicité des frais d'organisation que le manque d'impartialité. Il me semble qu'il apporterait l'uniformité dans tout le district. En premier lieu, réunissez les juges et vous avez par le fait l'uniformité des instructions aux énumérateurs, puis, comme résultat, l'uniformité des décisions sur les questions soulevées devant le bureau.

M. LANCASTER : Et le choix des énumérateurs?

M. L. G. McCARTHY : Ils seront proposés par trois juges.

M. LANCASTER: Un seul qui connaît les circonstances ne ferait-il pas un choix plus judicieux que trois, dont deux ignorent ces circonstances?

M. L. G. McCARTHY : Mais le bureau, je suppose, céderait au choix du juge de la localité. Et en ayant trois juges vous auriez l'uniformité et l'impartialité dans les décisions.

M. BOYCE : Deux raisons s'y opposent. L'honorable député doit voir que le temps accordé pour la préparation des listes est comparativement court. L'hoonrable député de Thunder-Bay s'en est plaint. Nous avons maintenant du 15 août au 15 octobre. Que ferons-nous si vous accaparez tous les juges?

M. CONMEE : Ils nomment les énumérateurs.

M. BOYCE : Oui, mais au lieu de faire travailler trois juges dans un même district, nous pourrions les faire travailler chacun dans son district, et chacun remplissant en même temps ses autres fonctions judiciaires. Puis, est-ce mieux de laisser le juge vaquer à ses occupations judiciaires et accomplir le travail qui lui est confié dans le district où il a juridiction, ou bien est-ce mieux de l'enlever à son district au moment où, probablement, les sessions de la cour de district ont lieu, ou qu'il est engagé à reviser les listes municipales, pour lui donner du travail ailleurs, entravant ainsi la marche des affaires judiciaires non seulement par l'éloignement du juge de son district, mais par le retardement du travail qui lui est assigné? Ne serait-il pas préférable, au lieu de faire travailler trois juges dans un district, de faire travailler chaque juge dans son propre district, où toutes les particularités et les personnes lui sont familières ?

M. CONMEE : Je ne m'accorde pas sur ce point avec l'honorable député (M. Boyce). Je crois que notre plan est plus expéditif. Les trois juges se réunissent seulement pour choisir les énumérateurs, formuler les règles à suivre et fixer les arrondissements de scrutin.

B. BOYCE : Et les appels?

M. CONMEE : Ils sont soumis aux juges dans le cours ordinaire.

M. BOYCE : Ils sont soumis au bureau d'inscription.

M. BOYCE : La loi l'ordonne.

M. CONMEE : Oui, l'honorable député a raison. Ce détail m'avait échappé. Mais j'en suis aise. Il équivaut à un procès en invalidation. Autrefois, la loi provinciale permettait l'instruction de ces procès devant un seul juge. On a pensé que ce n'était pas juste, et aujourd'hui la loi prescrit deux juges à l'audience. Une commission de trois juges donnera plus de satisfaction.

M. R. L. BORDEN : Si le Gouvernement insiste sur la création d'un bureau d'inscription qui sera probablement impraticable, il

devra en prendre la responsabilité. Nous avons protesté, nous avons montré que cette loi dans notre opinion est inexécutoire et nous ne pouvons faire plus. Ceux qui ont entendu la discussion cet après-midi doivent être convaincus que cette loi ne fonctionnera pas. L'honorable député (M. McCool) a déclaré que la procédure d'appel ne peut pas s'appliquer effectivement, la population étant trop éparse et les juges trop éloignés. S'il est impossible, avec un juge siégeant, d'obtenir une revision judiciaire satisfaisante, comment sera-ce quand vous exigez la présence de trois juges pour entendre chaque appel? Il n'y a qu'à citer le cas pour en voir les conséquences. D'ailleurs nous avons fait notre protestation. Je pense que cette disposition ne pourra pas être exécutée. Mais le Gouvernement insiste ; eh bien, qu'elle soit adoptée ainsi.

M. BENNETT : Le Gouvernement doit se rappeler que le juge McCurry est un homme âgé, et il ne doit pas s'attendre à ce qu'il aille travailler en dehors de son district. L'honorable ministre doit savoir cela.

Sur le paragraphe 4 :

4. Tel bureau d'inscription nomme pour sa circonscription électorale autant d'énumérateurs qu'il en faut, et tels énumérateurs devront, sous la surveillance et conformément aux instructions de tel bureau d'inscription, préparer les listes des électeurs pour ces parties de la province dans telle circonscription électorale qui n'ont pas d'organisation municipale, et le Gouverneur en conseil peut conférer à chaque énumérateur ainsi nommé les pouvoirs nécessaires à l'exécution de ses devoirs.

M. R. L. BORDEN : Nous enregistrons contre cette disposition la même objection que d'autres honorables députés ont soulevée contre le paragraphe 3. Celui-ci est destiné apparemment à embrouiller davantage la procédure et la rendre impraticable. J'ignore si elle cache quelque autre motif pour plus tard. Quelques-uns de mes honorables amis croient que le but est d'arriver à retarder les élections dans ces districts, en disant que les listes ne peuvent pas être préparées à temps.

M. BOYCE : C'est le but.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas moi qui ai trouvé cette raison, je la répète à la suite de quelques-uns de mes amis qui la croient sincèrement fondée. Si le système provincial actuel est sujet à créer des retards, et si on le trouve virtuellement impraticable, comme on l'a allégué cet après-midi, il n'y a pas le moindre doute que celui qui nous est proposé maintenant et qui consiste à faire faire le travail par trois juges sera bien plus impraticable. Je ne vois pas que nous puissions dire plus. Si le Gouvernement insiste sur de telles absurdités, je n'ai qu'à rappeler à mes honorables collègues de la gauche qu'ils ne pourront jamais entendre de pires absurdités que celles qu'on a alléguées cette après-midi pour s'excuser de discuter ce projet de loi. Donc le projet étant basé sur la plus grotesque absurdité qu'il soit possible d'imaginer, il semble tout à fait dans l'ordre que chaque disposition soit d'égale absurdité.

M. ALCORN : La moindre des absurdités de cette procédure n'est pas que l'élémentaire question de déterminer l'habileté du citoyen, une question qui se présente couramment devant les tribunaux, devra être décidée par trois juges, comme si une personne possédant la moindre intelligence, la moindre connaissance du droit de vote ne peut pas décider seule cette question.

M. BOYCE : J'ai ceci à dire au très honorable chef du Gouvernement et au ministre de la Justice, c'est que, ayant habité ces régions pendant vingt-quatre ans, ayant en vue les dispositions du paragraphe 1er du projet de loi et connaissant les circonstances qui existent dans ces parages, je puis leur dire qu'il sera absolument impossible de dresser les listes dans le temps prescrit par le minitre de la Justice et d'avoir un temps raisonnable pour les reviser. C'est une impossibilité matérielle.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne suis pas en état de juger de l'exactitude de l'affirmation de l'honorable député. Il me donne sa version, et mon honorable ami, en arrière de moi, m'en donne une autre. Laquelle dois-je accepter ? La question a été soigneusement étudiée et l'on m'assure que le bill est très réalisable.

M. BENNETT: Prenez le cas du district de Muskoka. Trois ou quatre townships seulement dans cette vaste circonscription ne sont pas érigés en municipalités, et quel va être le résultat si les listes ne sont pas complétées ? Vous allez priver de leur vote les électeurs de ce beau comté à cause de deux ou trois townships où il n'y a qu'une poignée de votants. La loi vous autorise à prendre des juges en dehors de leur juridiction. Tout le monde sait dans ce district que le juge McCarry, de Parry-Sound, est très vieux, et je ne crois pas qu'il partirait de chez lui pour aller jusque dans le district de Muskoka pour aller se mêler de ces deux ou trois arrondissements épars. Où prendrez-vous un autre juge ? Le juge le plus voisin est à Kenora ou à Sault-Sainte-Marie. Mais le doyen des juges de ce dernier endroit sera à Thunder-Bay.

Un honorable DEPUTE : North-Bay est plus près.

M. BENNETT : Le juge à North-Bay sera engagé dans le district de Nipissing. Si les listes ne sont pas confectionnées à Parry-Sound, vous privez de leur vote les citoyens d'une splendide circonscription populeuse, parce que 30 ou 40 électeurs dispersés dans les townships non organisés n'ont pas été

inscrits sur les listes dans leurs arrondissements respectifs.

M. BOYCE : Je suppose qu'il n'y a pas moins de trente arrondissements dans le district de Rainy-River où les listes sont préparées. Il doit y en avoir en effet autant que cela. Donc, ce sont autant d'arrondissements où la commission ou des juges sont obligées de siéger à chaque arrondissement.

M. CONMEE : Mais elle n'est pas tenue de siéger dans chaque arrondissement.

M. BOYCE : Elle est tenue de siéger quelque part dans le district ; elle est tenue de fixer des jours pour entendre les appels dans ces trente arrondissements. Les probabilités sont qu'il y aura des appels dans chacun d'eux ; il faut du moins prévoir cette éventualité. Or, en vertu de ce projet, le doyen des juges à Port-Arthur choisit le doyen des juges dans mon district, le juge Johnston, et le voici qui part en tournée de revision à Port-Arthur. A raison de deux arrondissements par jour, il lui faudra 15 jours pour faire tout l'ouvrage ; si c'est un arrondissement par jour, il sera absent 31 jours. Ceci n'est qu'un exemple. Mais la même chose se pratique pour six districts, et c'est là où survient la confusion, où la loi devient impraticable. En premier lieu, vous n'avez pas à songer qu'à une de ces commissions de trois juges et aux inconvénients que causera l'absence de ces juges, mais vous devez songer à autre chose. Prenez la région entre Thunder-Bay et Algoma. Il faut que vous songiez à la possibilité de choix du juge Johnston par le juge de Port-Arthur, et plus tard par le juge McCallum, et par le juge Valin, de Nipissing. Supposons que Nipissing ait de 30 à 50 arrondissements et vous n'avez que 60 jours pour publier les avis, nommer les énumérateurs, faire l'inscription, publier les avis d'appel, entendre les appels, commencer les listes, et ce en 60 jours dans un district aussi vaste que toute la partie peuplée d'Ontario.

M. L. G. McCARTHY : Je crois que les craintes de l'honorable député sont sans fondement. Je connais le district de Nipissing aussi bien que lui. Il suppose qu'il s'y trouve trente arrondissements de scrutin, mais on ne s'imagine pas pour un instant que le bureau va siéger dans tous les arrondissements. Il divisera le district en subdivisions dans ma circonscription, un township ayant 12 arrondissements, le juge ne siège qu'à un seul endroit pour tout le township. Prenez tout le comté de Simcoe. L'année dernière, un juge seul y a revisé toutes les listes, bien que la population est entre 70,000 et 80,000. Je ne crois donc pas que les craintes de l'honorable député sont bien fondées.

M. BOYCE : Quelles sont les distances à cet endroit ?

M. L. G. McCARTHY : J'admets qu'elles ne sont pas aussi grandes que chez vous. Mais les moyens de transport sont expéditifs. L'honorable député parle de 15 à 30 arrondissements dans un district ; mais ce n'est pas du tout nécessaire.

M. BOYCE : L'honorable député connaît-il ces régions ? Prenez les arrondissements sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique, pouvez-vous les atteindre en un jour ?

M. L. G. McCARTHY : L'honorable député s'imagine à tort que les juges siégeront dans tous les arrondissements. Ils établiront des subdivisions où ils iront siéger. Il s'exagère l'énormité des obtsacles, mais je suppose qu'ils seront plus prononcés que dans les parties plus peuplées de la province. Trois juges ne prendront pas plus de temps qu'un seul à atteindre ces différents endroits.

M. WM WRIGHT : La loi prévoit qu'ils devront suivre la procédure prescrite par la loi d'Ontario, et la pratique est que le juge siège partout où l'énumérateur a opéré.

M. CONMEE : Pourquoi chercher du trouble ? L'honorable député demande si la commission n'aura pas à siéger sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique ? Il ne s'ensuit pas qu'il doive y avoir des commissions de revision sur le Grand-Tronc-Pacifique. Il présume qu'il y aura des appels partout où les énumérateurs auront opéré.

M. BOYCE : C'est une présomption raisonnable.

M. CONMEE : Pas du tout. Il n'y aura pas d'appels à la moitié seulement des endroits. Les juges auront peut-être à siéger à deux ou trois endroits dans Thunder-Bay, trois ou quatre endroits dans Rainy-River, autant dans Nipissing. En dehors de ces districts, il y aura peu de difficultés.

On accorde environ deux mois et demi pour la préparation des listes.

M. BOYCE : Je n'ai pas entendu l'honorable député formuler ses objections à laisser aux juges juridiction dans leurs territoires.

M. CONMEE : Je ne veux pas qu'un juge préside un procès d'élection.

M. BOYCE : Voici que nous y arrivons. L'honorable député dit que le juge qui revise bien et d'une façon satisfaisante les listes dans les villes de sa circonscription, ne donnerait pas la même satisfaction s'il revisait les listes des territoires non organisés.

M. CONMEE : Je n'ai jamais rien dit de semblable.

M. BOYCE : C'est pourtant cela. Le but doit être de mettre cette loi d'accord avec la loi électorale d'Ontario, et y ajouter

d'autres formalités serait la rendre compliquée, inapplicable et très coûteuse. Comment les juges pourront-ils présider leurs cours ordinaires pendant qu'ils présideront à ces inscriptions?

M. CONMEE : Ce sont des juges cadets.

M. BOYCE : Il n'y en a pas dans votre district.

M. L. G. McCARTHY : Les juges sont obligés de faire les listes quand même.

Sur le paragraphe 5 :

5. Dans la préparation de ces listes, les dispositions de la loi provinciale concernant la préparation et la manière de reviser et de faire fonctionner les listes électorales de la province, en pareils cas, devra, autant que possible, être observée et suivie, mais la revision desdites listes devra se faire devant le bureau d'insciption, qui entendra tous les appels desdits inscripteurs, et aucune personne dont le nom n'est pas inscrit sur la liste électorale, ainsi préparée et revisée, n'aura le droit de voter.

M. R. L. BORDEN : Je veux faire une comparaison entre le paragraphe 5 et le paragraphe 3 du premier bill déposé. Ce paragraphe est virtuellement le même que le paragraphe 2 du premier projet, que l'on a copié, et il me semble qu'il faudrait le faire suivre d'une disposition de ce genre. Je cite le paragraphe 3 du premier projet :

3. Dans la préparation de ces listes doivent être employées les listes d'électeurs préparées pour les divers arrondissements de scrutin situés, en tout ou en partie, dans le district électoral ou, en tout ou en partie, dans un territoire non organisé en municipalités, tels qu'étaient ces arrondissements à l'élection provinciale immédiatement précédente, et qui, sous le régime des lois de la province, sont actuellement ou étaient dernièrement en vigueur pour les élections provinciales . . . et les noms des électeurs inscrits sur ces listes doivent être répartis dans les différents arrondissements de scrutin établis pour ladite élection fédérale, de manière que chaque électeur soit assigné au bureau de scrutin qu'il y a lieu; et les noms de tous ceux qui sont inhabiles à voter dans ledit district électoral doivent être rayés de ces listes, et les noms de tous ceux qui ont droit de voter dans ledit district électoral et qui ne sont pas déjà inscrits sur ces listes doivent y être portés.

Pourquoi a-t-on omis cela. C'était une bonne prévision, à mon sens, si l'on tient compte de ce qu'était le premier projet. Même dans la loi du cens électoral, comme mon honorable ami se le rappellera, la base devait être les listes municipales, et mon honorable ami trouvait étrange qu'on ne s'y attachât pas strictement. Mais bien qu'on ne les suivisse pas strictement, elles étaient prises comme base ; nous avons pris les listes provinciales que nous avons pu obtenir et les avons adoptées comme base.

M. AYLESWORTH : L'article dans le projet réimprimé a été fait sur une base entièrement différente de celle du premier bill. Ainsi que je l'ai expliqué lorsque j'ai proposé la deuxième lecture du projet de loi, l'article que j'avais rédigé était parfaitement juste, à mon avis.

Si l'on prend les listes électorales d'Ontario comme exemple, et que l'on admette que cette loi est juste, puisqu'elle prévoit la confection des listes dans les territoires non organisés par des recenseurs nommés et choisis par le gouverenment d'Ontario pour faire cet ouvrage, je ne puis comprendre comment cette loi cesse d'être bonne et devient un acte de partisan néfaste, inique, monstrueux et méchant, lorsque le gouvernement d'Ottawa fait la même chose que le gouvernement de Toronto.

Il faut ou que les deux méthodes de confection des listes soient entièrement injustes ou que chacuen d'elles soit également bonne. Adoptant le principe que tout ce que l'administration au pouvoir dans une province, ou tout ce qu'un parlement peut faire est juste, j'ai préparé l'article du premier bill avec l'entente que les recenseurs seraient nommés conformément aux dispositions des lois provinciales, quelles qu'elles fussent; et prenant ces lois provinciales comme base, que ces recenseurs dresseraient les listes pour les élections fédérales. On s'est très fortement opposé à cela, et on a dit du côté de la gauche que pour donner entière justice, nous devrions abandonner entièrement le système de confection des listes par les recenseurs nommés par le ministère, pour les faire nommer par des juges afin d'avoir des listes absolument impartiales et parfaitement sincères.

C'est en me basant sur ce principe que j'ai préparé cet article et j'ai mis de côté entièrement les listes préparées par des recenseurs partisans, ou partiaux, si vous préférez ce mot, et j'ai décidé de faire dresser les listes à neuf par des recenseurs judiciaires. Je crois que c'est juste et j'ai rédigé cet article de manière à ce que ces recenseurs agissant sous la direction de juges, étant nommés judiciairement et soumis à une surveillance judiciaire du commencement à la fin, à un contrôle judiciaire, devraient être justes et équitables envers chaque parti et que personne n'aurait à se plaindre d'eux.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre de la Justice voulait nous donner un peu moins de rhétorique et un peu plus de renseignements, il favoriserait beaucoup l'adoption de ce projet de loi. J'ai fait voir que même dans la loi du cens électoral, que la droite ignore aujourd'hui, on a toujours pris les listes municipales et provinciales comme base du cens, et c'est ce que disait le projet de loi actuel quand il a été présenté la première fois. Le ministre de la Justice semble n'avoir autre chose dans la tête que l'idée de parti ou de partisan. Ce n'était pas à ce point de vue que je discutais son projet de

loi ; je le discutais au point de vue de ceux dont les noms sont inscrits sur les listes provinciales et qui doivent rester sur les listes fédérales, à moins qu'on ne donne une raison pour les en effacer.

Cela me semble être un principe intelligible, mais apparemment, l'honorable ministre de la Justice ne paraît pas le comprendre. Je ne vois aucune raison de nous écarter du plan original tracé dans ce projet de loi. Cependant, j'ai fait connaître ce que j'en pensais à la Chambre, et si le ministre, sans aucune raison, insiste pour que les électeurs dans ces régions du nord, dont les noms ont été placés sur les listes provinciales sans que personne ne se soit plaint, soient mis dans la nécessité et l'embarras de veiller à ce que leur nom soit inscrit sur les nouvelles listes, le Gouvernement devra prendre la responsabilité du fardeau qu'il leur impose.

M. ALCORN : Si le ministre ne juge pas à propos d'adopter les listes provinciales comme base de la première liste fédérale, il ne devrait certainement pas avoir d'objection à prendre la première liste fédérale comme base des listes subséquentes.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre de la Justice qui a donné beaucoup d'attention à ce projet de loi en est venu à la conclusion que les listes doivent être dressées sous la direction de juges du commencement à la fin, et je ne vois pas quelle grande objection on peut avoir à cela. Naturellement,ceux qui seront nommés par le juge, devront avoir le plus de renseignements possibles devant eux pour dresser ces listes.

M. ALCORN : Les listes sont dressées par le recenseurs et non par les juges.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a toute la différence du monde entre des recenseurs nommés par un parti politique et des recenseurs nommés par des juges.

Sur l'article 6.

M. R. L. BORDEN : J'ai entendu donner plusieurs raisons absurdes par la droite en faveur de cet article, mais je n'ai pu en trouver une qui justifierait l'abandon des arrondissements électoraux provinciaux.

Sir WILFRID LAURIER : Je suppose que les juges adopteront les arrondissements provinciaux généralement connus des électeurs, à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de les changer. Cependant, dans les nouveaux territoires ils doivent être changés de temps à autre à mesure que la colonisation et la population augmentent, et les juges doivent certainement avoir le pouvoir de modifier les limites des arrondissements suivant les circonstances.

M. R. L. BORDEN : L'article 24 de la loi des élections fédérales, dit que les arrondissements électoraux seront ceux des provinces, la seule exception étant lorsque un arrondissement est traversé par la ligne de division entre deux circonscriptions électorales.

M. ALCORN : Ce projet de loi permet de faire de nouveaux arrondissements à chaque nouvelle élection fédérale. Je ne vois pas la raison pour laquelle on donne aux juges le pouvoir de modifier les limites de ces arrondissements, à moins qu'ils n'empiètent l'un sur l'autre.

L'hon. M. AYLESWORTH : Dans les territoires non organisés, les listes sont dressées par l'inscription, et la loi d'Ontario dit que le nom de chaque électeur sera inscrit dans l'arrondissement où il est plus convenable pour lui de voter. Est-ce le recenseur qui devra décider cela ? Je crois que la meilleure autorité serait le juge.

M. ALCORN : Il ne s'agit pas du groupement des électeurs dans certains arrondissements par le lieutenant-gouverneur en conseil le droit de définir les limites des arrondissements par les juges où un arrondissement n'empiète pas sur un autre. Pourquoi les juges modifieraient-ils les arrondissements provinciaux excepté dans les cas où ils empièteraient l'un sur l'autre ?

M. CONMEE : On a obvié à cette difficulté dans le passé donnant au lieutenant-gouverneur en conseil le droit de définir les limites d'un arrondissement. Il n'y a jamais eu d'élection dans laquelle il n'a pas été nécessaire de créer de nouveaux arrondissements. En vertu de la loi fédérale le Gouverneur en conseil aura les mêmes pouvoirs. Si nous séparons cette question de la politique, ne vaudrait-il pas mieux séparer celle-là aussi ?

M. BOYCE : Il ne s'agit pas de cela. Les bornes des arrondissements électoraux doivent être, d'après la loi fédérale, les mêmes que celles fixées par les provinces ; mais par le projet de loi qu'on nous présente, ainsi que mon honorable ami de Prince-Edward (M. Alcorn) l'a dit, elles pourront être changées à chaque élection, ce qui sera cause de confusion pour les électeurs qui ne sauront plus à quel endroit aller voter. Au sujet de l'article 7, pourquoi ne pas nous servir des listes provinciales si elles sont plus récentes ?

M. L. G. McCARTHY : L'article 7 a été discuté et adopté.

M. BOYCE : L'honorable député qui parle au nom du ministre de la Justice dit que l'article 7 a été adopté. Nous sommes dans cette position que nous avons devant nous un ministre de la Justice qui est sourd, qui n'entend que ce que la droite lui dit, et n'entend rien de ce qui est dit du côté de la gauche. Lorsque nous soulevons une objection, l'honorable ministre profite de son infirmité et ne nous écoute pas. Je ne crois pas qu'il y ait de pire épreuve pour un pays que d'avoir un ministre de la Justice atteint de surdité.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député devrait retirer l'expression " profite de son infirmité ".

M. BOYCE : Si c'est contre les règles de la Chambre, je la retirerai certainement, mais je dis que la Chambre en souffre considérablement, surtout pendant ce débat, et le pays en souffre aussi et en fera porter les conséquences sur l'honorable premier ministre qui persiste à conserver ce ministre dans son cabinet.

Sir WILFRID LAURIER : J'accepte la responsabilité sans aucune hésitation.

M. BOYCE : Je demandais donc, lorsque j'ai été interrompu par l'honorable membre qui remplit les fonctions du ministre de la Justice, pourquoi le gouvernement fédéral jugeait à propos, dans les endroits où il y a des listes provinciales régulièrement dressées, et n'ayant pas plus de trois mois d'existence, mais où les listes fédérales ont onze mois d'existence, d'adopter ces dernières, et d'empêcher les électeurs de voter suivant les listes provinciales qui sont plus récentes. Cela me semble être une proposition qui choquera le gros bon sens du peuple, surtout lorsque l'honorable premier ministre déclare que les listes provinciales doivent être acceptées comme la base des listes servant aux élections fédérales. Une des excuses du ministre de la Justice, est qu'il veut avoir des listes fraîches, et dans le cas que j'ai mentionné on préfère une vieille liste, et l'on va en conséquence priver de leur suffrage un grand nombre d'électeurs récemment établis dans la circonscription. Ces électeurs ne peuvent pas se faire inscrire sur la liste et l'honorable premier ministre veut qu'ils soient privés de leurs droits d'électeurs.

M. L. G. McCARTHY : L'honorable député qui a babillé tout l'après-midi a fini par se loger cette idée dans la tête, Non content de babiller continuellement. . .

M. BOYCE : Monsieur le président, je demande appel au règlement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Le mot " babiller " n'est pas parlementaire.

M. L. G. McCARTHY : Je le retire. L'honorable député qui a péroré avec autant de volubilité sur ce bill pendant tout l'après-midi ne comprend pas le premier principe de ce bill, et non satisfait de parler avec une volubilité que, si ce n'était votre décision, monsieur le président, je continuerais d'appeler du babillage, il essaie maintenant d'insulter les ministres de la couronne. L'honorable ministre a suivi l'exemple du député de Toronto-nord qui a porté des insinuations semblables cet après-midi, mais on ne s'en est pas occupé. De telles réflexions ne conviennent pas à la Chambre : elles sont certainement au-dessous de la dignité d'un membre de la Chambre des communes. Si un homme est malade et persiste à siéger dans cette Chambre pour remplir son devoir envers le pays, il ne sied pas à un adversaire de faire allusion à cette infirmité, ainsi qu'on l'a fait aujourd'hui. Cela est indigne d'un homme d'honneur, d'après moi.

M. BOYCE : Je demande un rappel au règlement.

L'ORATEUR SUPPLEANT : Je crois que l'expression " indigne d'un homme d'honneur " devrait être retirée.

M. L. G. McCARTHY : Je la retire, mais s'il y avait dans la langue un autre terme parlementaire pour rendre la même idée, je l'emploierais.

M. BOYCE : Je proteste de nouveau, et je protesterai tant que l'honorable député continuera à parler de la sorte.

M. L. G. McCARTHY : J'ai retiré l'expression. Au sujet de l'article 7 de ce projet de loi, l'honorable député demande de nouveau pourquoi nous n'utilisons pas les listes provinciales ? Tout ce bill est fondé sur notre refus d'accepter les listes provinciales pour les raisons qui ont été données à la Chambre cet après-midi, et lorsque nous avons adopté des articles fournissant le rouage nécessaire pour mettre ces articles en application, pourquoi répéter ce qui a déjà été dit. Voilà pourquoi j'ai fait remarquer que nous avions adopté l'article 7.

M. BOYCE : Maintenant que ce Solon, cet honorable député qui s'est fait élire comme absolument indépendant des deux partis, cet honorable membre de cette Chambre qui prétendait n'être aucunement lié au parti libéral, mais qui s'est soumis absolument à toutes les exigences du parti au pouvoir, maintenant,dis-je, que cet homme a fini de parler, je vais continuer. Cet honorable député qui a profité de sa position pour m'insulter dans cette Chambre, lorsque je m'efforçais de discuter ce projet de loi, mérite une leçon. Il a été mêlé à des observations dont il a été fait mention dans cette Chambre qui sont plus sujettes à la critique qu'aucun de mes actes.

L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député ferait mieux de s'en tenir à la question.

M. BOYCE : Je regrette beaucoup de ne pouvoir relater quelques actes de la carrière politique de mon honorable ami. Au sujet de cet article du projet de loi, je dois dire que nous y trouvons la preuve du désir d'humilier la province d'Ontario autant que possible.

Sur l'article 8, paragraphe 1.

8. Ce sera le devoir du bureau d'inscription, après la fin de la revision desdites listes de transmettre au greffier de la couronne en chancellerie, par lettre recommandée, une

déclaration et une description démontrant les limites des arrondissements de votation ainsi définis et établis, de même qu'une copie des listes d'électeurs ainsi finalement revisées, certifiées par les membres dudit bureau et les prévisions des sections 14 et 13 de la loi des élections fédérales s'appliqueront à telle copie ainsi certifiée.

M. WILLIAM WRIGHT : On devrait donner plus de publicité. La liste, une fois terminée, devrait être envoyée au candidat ou à ses représentants.

L'hon. M. AYLESWORTH : Les dispositions ordinaires de la loi des élections s'appliqueront, et aussitôt que les nouvelles listes auront été envoyées à l'imprimeur du roi et imprimées on en enverra des copies au candidat.

M. WRIGHT : L'habitude dans le passé n'a pas été de faire imprimer à Ottawa les listes de territoires non organisés, et il sera impossible d'en envoyer des copies au candidat, parce qu'il n'y aura pas suffisamment de temps.

M. BENNETT : Je propose que ces mots soient ajoutés après les mots : " greffier de la couronne en chancellerie " : " le shérif du district, le député élu, et le candidat défait".

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne vois aucune objection à accepter cette proposition, excepté les inconvénients qu'elle produira. Ces listes, du moment qu'elles partiront du bureau d'inscription, seront composées pour la plus grande partie, de noms imprimés, mais personne ne pourra dire combien de noms il faudra en ajouter. Il pourra y en avoir des centaines. Nous voulons qu'aussitôt que le bureau aura fini sa revision qu'elle transmette au greffier de la couronne en chancellerie une copie certifiée de la liste avec les changements et additions. C'est alors que l'acte général vient en vigueur. L'article 15 de cette loi ou de cet acte dit qu'il sera du devoir du greffier de la couronne en chancellerie aussitôt après qu'il aura reçu une copie certifiée de la liste des électeurs de la faire imprimer à l'Imprimerie nationale. Ensuite, aussitôt après qu'elle sera imprimée, l'imprimeur du roi enverra par lettre recommandée vingt exemplaires de la liste à chaque candidat, mais il en coûterait beaucoup de frais et de temps pour faire imprimer la liste avec tous les changements et additions faits par le bureau d'inscription si on veut la faire copier avant de l'envoyer à l'imprimeur du roi.

(L'amendement est rejeté.)

Sur l'article 9 :

9. Dans la province du Manitoba, plusieurs juges des cours de comtés constitueront un bureau, duquel une majorité sera le quorum et lequel bureau devra, durant les mois de juillet de chaque année, se rassembler dans la ville de Winnipeg, en un jour déterminé par les plus vieux de ces juges, et nommer pour chaque district électoral fédéral dans ladite province, un comité qui devra dès lors commencer à définir ou à établir des arrondissements de votation en lesquels, pour des fins de l'élection fédérale suivante le district électoral pour lequel il est nommé devra être divisé et devra distribuer entre de tels arrondissements électoraux différents, les noms des électeurs ayant droit de voter dans ce district électoral et de tels noms devront apparaître sur les dernières listes électorales revisées pour plusieurs divisions électorales provinciales dans ladite province, de sorte que chaque électeur soit assigné à son bureau de scrutin propre, tel qu'établi pour fins de telle élection fédérale.

L'hon. M. AYLESWORTH propose que le paragraphe soit amendé ou modifié en supprimant dans la 6e ligne les mots : " en un jour déterminé par le plus vieux de ces juges " et d'insérer à leur place les mots : " telle distribution devant être terminée avant le 3 octobre de chaque année ".

M. W. J. ROCHE (Marquette): Je désire offrir à cet article la même objection que mon honorable ami, le chef de l'opposition a faite au sujet d'un article semblable concernant les territoires non organisés d'Ontario. Je fais cette proposition avec toute confiance que l'honorable premier ministre en verra l'à-propos, parce qu'il a dit lui-même que dans les nouveaux territoires organisés, où les conditions changent, il sera nécessaire pour les juges de faire des changements de temps à autre qu'il n'y aurait pas besoin de faire dans un vieux district.

Dans le Manitoba on devrait adopter les arrondissements provinciaux, excepté là où les juges croiraient nécessaire de s'en écarter lorsqu'un arrondissement empiète sur un autre. Dans des cas de ce genre, il serait nécessaire de créer de nouveaux arrondissements, et c'est le juge qui devrait en fixer les limites. C'est une proposition que j'ai faite, il y a quelque temps, et le premier ministre s'est déclaré prêt à accepter.

Mais aujourd'hui, il va plus loin. Cet article du bill permet aux juges de modifier les limites des arrondissements électoraux provinciaux dans le Manitoba et à chaque élection. Je ne crois pas qu'il soit sage de leur conférer ce pouvoir. Mon honorable ami peut bien dire que les juges ne l'exerceront que lorsqu'ils sera nécessaire. Mais comme les juges diffèrent dans l'interprétation de toutes les lois, je crois que le premier ministre devrait consentir à statuer distinctement que les juges n'auront droit de faire de nouveaux arrondissements que lorsqu'il y aura chevauchement et qu'en dehors de cela ils ne pourront pas modifier les arrondissements actuels. Il comprendra facilement que si les arrondissements électoraux pour les élections fédérales étaient différents des arrondissements des élections provinciales, les électeurs ne sauraient où aller exprimer leurs votes. Je lui rappellerai aussi que les arrondissements provinciaux actuels ont été fixés par des juges, non pas par le lieutenant-gouverneur en conseil ni par des présidents d'élec-

tions, mais par des juges. Aucun parti ne peut tirer un avantage de la manière dont sont divisés les arrondissements électoraux ; je m'objecte à cause de la confusion qui résulterait si l'on créait pour les élections fédérales des arrondissements de votation différents de ceux qui existent pour les élections provinciales.

M. L. G. McCARTHY : Mon honorable ami prétend-il que lorsqu'un arrondissement empiète sur un autre—ce qui veut dire, je suppose, qu'il chevauche dans deux circonscriptions électorales—on doive faire de la partie de cet arrondissement qui est dans une circonscription électorale un arrondissement distinct, ou l'annexer à un autre ?

M. W. J. ROCHE: Je laisserais aux juges à décider, lorsqu'il y a chevauchement, s'ils doivent faire un arrondissement séparé ou l'annexer à un autre.

M. L. G. McCARTHY : Les juges ne feront-ils pas se que la loi exige à ce sujet ?

M. W. J. ROCHE : L'honorable député laisse trop de choses indéfinies. Une loi doit être précise. Ainsi que je l'ai dit, il ne peut y avoir aucun avantage politique dans la délimitation des arrondissements, et je ne m'opposerai pas à ce que les juges les délimitent. Mais je m'oppose à ce que l'on crée de la confusion dans l'esprit des électeurs en établissant, pour les élections fédérales, des arrondissements électoraux différents de ceux pour les élections provinciales.

M. S. J. JACKSON : Je puis dire, vu que l'honorable député (M. W. J. Roche) ne le sait pas, que présentement ce ne sont pas les juges qui délimitent les arrondissements électoraux, mais c'est le gouvernement qui établit les circonscriptions électorales et les arrondissements électoraux. La raison pour laquelle nous avons fait des subdivisions d'arrondissements électoraux dans mon comté, c'est que les délimitations en avaient été faites au point de vue des avantages d'un parti. Prenons, par exemple, le canton dans lequel je vis depuis 25 ou 35 ans. Il y avait deux arrondissements dans cette division provinciale depuis dix-sept ans, mais dès que le gouvernement Roblin est arrivé au pouvoir, on en a supprimé une et on a obligé tous les électeurs du canton à aller voter à Stonewall. Quelques-uns sont forcés de parcourir une distance de 12 milles. Dans la dernière élection fédérale, nous avons placé un bureau de scrutin au centre de la division électorale comme ce l'était auparavant. Nous voulons que ce soient les juges qui définissent ces arrondissements pour la convenance et la protection des électeurs.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Comme d'habitude, l'honorable député (M. S. J. Jackson) parle sans avoir une connaissance complète des faits lorsqu'il dit que les juges ne délimitent pas actuellement les arrondissements de votation, excepté dans les districts où il y a eu un remaniement, et où le président d'élection a fixé l'arrondissement ; mais les premiers arrondissements dans le Manitoba ont été fixés par les juges.

M. S. J. JACKSON : L'honorable député se trompe entièrement.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Si je me trompe, le premier ministre de la province du Manitoba se trompe...

M. C. CRAWFORD : Il se trompe souvent.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : ... et les juges aussi. L'honorable député (M. Crawford) découvrirait qu'il se trompe dans ce cas-ci comme il se trompait au sujet de la la question que nous avons discutée antérieurement. Je dis que les juges fixaient l'époque et l'endroit des séances de revision. L'honorable député l'a nié, mais j'ai en ma possession des lettres venant de la part de juges qui disent qu'ils ont fixé la date et le lieu de la séance de revision et le premier ministre, je crois, a vu ces lettres. Je les ai montrées aussi au chef de l'opposition...

M. S. J. JACKSON : Les séances de revision, mais les juges ne délimitent pas les arrondissements électoraux.

M W. J. ROCHE (Marquette) : L'honorable député finira par admettre. Il a admis que...

M CRAWFORD : Je nie que les juges fixent l'endroit où doivent se tenir les audiences de revision. Cet endroit est fixé par décret en conseil.

M. W. J. ROCHE : Je vais montrer alors à l'honorable député la lettre du juge

M. CRAWFORD : Tout cela est sujet à l'approbation du conseil exécutif.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Et le conseil exécutif n'a jamais en aucune circonstance, refusé d'accepter la proposition des juges. Il en a fait le sujet de décret en conseil, mais le but est de renseigner les électeurs. Cela est nécessaire...

M. CRAWFORD : Pourquoi le procureur général a-t-il privé de leur vote un certain nombre d'électeurs en déchirant des pages d'une liste électorale que les juges avaient approuvées?

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Cela n'existe que dans l'imagination de l'honorable député, et il ne fait que répéter des assertions qui ont été maintes et maintes fois contredites, et qui ne reposent sur aucune base, comme on l'a prouvé. Je ne veux pas entrer dans une discussion sur une question qui a déjà été très disséquée. Je désire simplement, et je puis montrer des documents au premier ministre pour prouver ce que j'avance, que les juges ont fixé les arrondissements électoraux actuels, excep-

té là où il était nécessaire de faire un changement, et le président du scrutin était autorisé pour cela. Comme les arrondissements ont été en premier lieu fixés par les juges, je ne vois pas qu'il serait bon de leur accorder le pouvoir de les remanier pour les élections fédérales.

M. CRAWFORD : Je désire rectifier ce que l'honorable député (M. W. J. Roche) vient de dire. Les juges, en 1903, ont établi certaines divisions d'inscription, et le gouvernement du Canada les a ensuite adoptées et en a fait ses arrondissements électoraux.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : L'honorable député y arrive. Je l'aurai bientôt convaincu. Je lui demanderai s'il a des objections à offrir contre les arrondissements actuels d'une façon générale? Sinon, pourquoi . . .

M. CRAWFORD : J'ai des objections pour un certain nombre.

Sir WILFRID LAURIER : A mon humble avis, la question ne vaut pas la peine d'être soulevée. Nous donnons aux juges un pouvoir général d'établir ou de délimiter les arrondissements électoraux. Il est nécessaire que le juge ait ce pouvoir. L'honorable député sait aussi bien que moi que les juges ne se mêleront pas de changer les arrondissements actuels, à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de le faire. La raison pour laquelle nous donnons ce pouvoir général aux juges, est surtout parce que dans les provinces, où comme dans la province du Manitoba la population augmente si rapidement, il est possible qu'un arrondissement qui est suffisant aujourd'hui ne le soit plus demain. Si nous accordons aux juges le pouvoir général, je ne crois pas qu'ils en abuseront, et tout ira bien.

Sur l'article 10 :

10. Il sera de plus du devoir de chaque comité après avoir fait cette répartition, de transmettre au greffier de la couronne en chancellerie, par lettre recommandée, un rapport et une description indiquant les limites de l'arrondissement de scrutin ainsi défini et établi avec une copie de la liste des électeurs ainsi répartis dans lesdits arrondissements de scrutin, certifiée par les membres dudit comité, et les dispositions des articles 13 et 15 de la loi des élections fédérales seront appliquées à chaque copie certifiée.

M. LANCASTER : Je crois que l'on devrait apporter à cet article le même amendement qui a été proposé par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) il y a quelques instants autorisant l'envoi de listes aux députés élus, aux candidats défaits et au shérif. Nous avons modifié l'article 8 qui se rapporte à Ontario en conformité d'une motion de l'honorable député de Simcoe-est, et cet article qui se rapporte au Manitoba pourrait être modifié de la même manière.

L'hon. M. AYLESWORTH : En vertu de la loi générale le greffier de la couronne en chancellerie est obligé d'envoyer des exemplaires des listes provinciales. Chacun des candidats dans une élection précédente doit en recevoir vingt copies. Si la Chambre adoptait l'amendement proposé, nous imposerions sans raison de l'ouvrage aux juges.

Sur l'article 13 (électeurs dont les noms sont inscrits sur la liste fédérale mais omis de la liste séparée.)

L'hon. M. AYLESWORTH : On a présenté, il y a quelques temps, aux divers articles de ce projet de loi, quelques amendements que je me suis engagé à remettre en discussion lorsque l'étude du bill serait reprise. Un de ces amendements aurait sa place marquée ici comme article additionnel. A une séance précédente on a discuté l'article qui porte maintenant le numéro 13. Cet article prévoit le cas d'une personne dont le nom a été omis dans la transcription, et on a proposé qu'il devrait y avoir dans la loi quelques dispositions permettant d'utiliser les listes générales des électeurs dans le bureau de vote, si elles se trouvaient entre les mains du président de scrutin à cet endroit. J'ai fait remarquer en ce temps-là que l'article 13 du bill actuel était corollaire de l'article 25 du statut, et j'ai proposé de modifier cet article en y ajoutant les mots suivants :

Et devrait remettre au président du scrutin de tel arrondissement une copie véritable, certifiée par le président d'élection, des listes électorales provinciales pour cet arrondissement, qu'il a reçues du greffier de la couronne en chancellerie.

M. BERGERON : Est-ce là la réponse à la question posée l'autre jour par l'honorable député de Kent (M. Clements) qui supposait le cas où un électeur a droit de vote dans une municipalité dont la moitié dans un comté et la moitié dans un autre.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'amendement qui a été proposé par le député de Essex-sud (M. Clark) est compris dans ce bill et semble avoir été adopté.

Sur l'article 3 (le bulletin de présentation doit contenir l'adresse du candidat.)

L'hon. M. AYLESWORTH : Cet article a été réservé en attendant que nous décidions quelle pénalité serait imposé à un candidat qui ne s'y conforme pas ou qui peut donner une adresse fausse. Le chef de l'opposition a proposé, et j'étais du même avis que lui, que le dépôt du candidat pourrait être confisqué. J'ai préparé un amendement dans ce sens, mais après y avoir songé, il m'a semblé que c'était une punition un peu sévère—$200 étant une très forte amende. Comme alternative j'ai pensé que la pétition d'élections ou tout autre document qu'il faudrait signifier en le laissant à cette adresse, si elle était véritable, pourrait être adressée au candidat aux

soins du greffier de la couronne en chancellerie. Si cette proposition est approuvée par la commission j'ai préparé un amendement à cet effet. On a eu aussi l'idée d'en faire la publication dans la "Gazette du Canada". Ce serait là peut-être une dépense inutile. Je proposerais d'ajouter à ce paragraphe les lignes suivantes :

Si le bulletin de présentation d'un candidat contient une adresse fausse, ou n'en donne aucune, ainsi que l'exige le paragraphe précédent, l'envoi d'une copie de tel exploit, avis ou autre document, au greffier de la couronne en chancellerie pour remettre à tel candidat, sera considéré comme équivalant pour toutes fins que de droit, à une signification personnelle de tel exploit, avis ou autre document.

Le candidat pourrait alors demander au greffier de la couronne en chancellerie de lui remettre le document.

M. LANCASTER : J'appelle l'attention de la Chambre sur les termes dans lesquels l'article est modifié :

En laissant une copie de tel exploit, avis ou document à telle adresse.

Je proposerais que les mots suivants fussent insérés dans l'article : "à un adulte". Il serait injuste de laisser une copie d'un document de cette sorte dans une maison où il n'y a personne pour le recevoir, ou de le jeter sur la verandah ou dans la cour de la maison.

M. ALCORN : Je proposerais que le ministre ajoutât après les mots "chancellerie" dans son amendement, les mots : "à son bureau à Ottawa".

M. BERGERON : D'après ce que je comprends, est-ce qu'un candidat au Yukon, par exemple, serait obligé d'accepter la signification dans le bureau de la couronne en chancellerie, à Ottawa? Un huissier, par exemple, serait-il obligé de venir à Ottawa pour faire cette signification? Pourquoi la signification ne pourrait-elle pas être faite par lettre recommandée, au lieu d'obliger un huissier à venir ici ?

M. L. G. McCARTHY : Cela n'est que dans le cas où le candidat donne un faux nom, et alors il est passible d'une pénalité.

M. BERGERON. Il ne serait pas le perdant ; celui qui donne l'adresse fausse est le candidat élu. Celui qui conteste l'élection est-il obligé de venir à Ottawa ? Je crois que la signification du document pourrait être faite par lettre recommandée.

M. W. WRIGHT : Qu'entend-on par le mot "adresse" ? Dans les petits villages, par exemple, il n'y a pas de numéros sur les maisons. Un cultivateur qui a été candidat est-il obligé de donner le numéro de son terrain ? Dans les villages ou dans les villes, le mot "adresse" signifierait seulement l'adresse postale.

M. AYLESWORTH.

L'hon. M. AYLESWORTH : J'ai exprimé l'opinion lorsque le bill a été discuté en comité antérieurement que si une personne résidait à la fourche de quatre chemins, où il n'y a qu'un seul édifice et que le bureau de poste fût dans cet édifice, s'il donnait le nom de ce bureau de poste ce serait une adresse, et le document pourrait être laissé à ce bureau de poste ; mais je suis plutôt porté à croire que tous les candidats tiendront à donner leur adresse réelle, à donner une adresse précise, telle que leur bureau d'affaires, ou s'ils le préfèrent, leur domicile : il serait dans leur intérêt d'en agir ainsi.

M. LANCASTER : Que pense le ministre de mon amendement qui oblige de signifier le document à un adulte ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Cette question a été discutée à une séance précédente du comité. Tout le but de cet article qui a été basé sur la proposition faite par le comité des élections il y a deux ans, était de rendre plus facile la signification de l'avis de la pétition au candidat élu, et c'est avec cet objet en vue que cette disposition a été insérée. Si vous voulez la rendre inefficace en imposant des conditions dans le mode de signification, vaut autant ne pas l'avoir du tout.

M. LANCASTER : Je suppose que le comité désire que quelqu'un reçoive l'avis de la contestation.

L'hon. M. AYLESWORTH: Nous voulons que la signification puisse être faite par la poste, et lorsque nous avons discuté la question il y a deux semaines, c'est ce que demandaient les honorables députés.

M. LANCASTER : Il n'est pas question d'envoyer l'assignation par la poste ; le ministre traite ce sujet d'une manière très leste et qui ne convient pas à un ministre de la Justice.

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

M. LANCASTER : Le ministre dit que je veux détruire l'article lorsque j'essaie que de faire mon devoir.

M. L. G. McCARTHY : Mon honorable ami a mal compris s'il a cru que le ministre de la Justice voulait traiter cette question lestement. J'ai demandé au chef de l'opposition s'il approuve ce que l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) dit, parce que le ministre de la Justice déclare que cet article a été rédigé de façon à se rendre à des vues que le chef de l'opposition et de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) pensaient être bonnes, lorsqu'ils siégeaient au comité des élections, il y a deux ans.

L'hon. M. AYLESWORTH : Le chef de l'opposition naturellement n'était pas membre du comité des élections dont je parle. Les vues de ce comité, telles qu'elles ont été exprimées ici il y a quelques semaines

par l'honorable député d'Hamilton, (M. Barker), je crois, étaient qu'un candidat devait donner son adresse, et si lorsque le temps de signifier les documents serait arrivé on trouvât la porte fermée à clef, cela aurait pu être un plan imaginé par le candidat pour éviter la signification, et on a proposé que la signification fût déposée dans une boîte aux lettres ou quelque part dans les environs de la maison. Si le comité insiste pour que la signification soit faite personnellement, vaut autant rayer l'article immédiatement.

M. E. M. MACDONALD : Je n'approuve pas la proposition d'obliger un candidat qui a passé par les embarras et les tracas d'une élection à accepter comme bon la remise d'une demande d'invalidation ou d'une contre-pétition, lorsque cette remise n'a été fait que par un document que l'on prétendrait avoir été jeté à sa porte et qu'il n'aurait jamais vu. Cela ne supprime pas la signification personnelle, c'est simplement une signification supplémentaire, et je crois que cette loi devrait décréter que lorsqu'une pétition d'élection doit être laissée à l'adresse donnée par le candidat elle doit l'être à une personne adulte. Toute autre proposition est injuste.

M. BRISTOL : Nous pourrions peut-être résoudre la difficulté en disant que le document doit être donné à un adulte, ou s'il n'y en a pas de l'accrocher à la porte du domicile. C'est la manière ordinaire de signifier un document judiciaire.

M. ALCORN : Si l'on ne peut arriver à signifier l'exploit au défendeur en personne, et si nous devons nous quereller sur la manière particulière de faire cette signification, vaudrait tout autant rayer cet amendement et laisser la loi telle qu'elle est.

M. E. M. MACDONALD : Je propose que l'article soit modifié en disant que la signification pourra être faite en laissant les papiers à l'adresse donnée par le candidat entre les mains d'une personne adulte, ou au cas où il n'y en aurait pas, de l'afficher à la porte.

M. L. G. McCARTHY : Je suis de l'avis de l'honorable député (M. Alcorn) que cet article devrait être retiré.

M. LANCASTER : Mon objection a sa raison d'être, que l'amendement du ministre de la Justice soit adopté ou non, parce que cet amendement n'autorise que la signification entre les mains du greffier de la chancellerie.

M. L. G. McCARTHY : Je propose que l'amendement soit accepté comme article principal et que l'amendement du ministre de la Justice soit retiré. De cette façon, tout le monde sera satisfait.

M. BRISTOL : Pour clore la question, je propose qu'après les mots : "à telle adresse," les mots suivants soient insérés :

A une personne adulte, ou dans le cas où il n'y aurait pas de personne adulte à cet endroit, alors d'afficher lesdits documents à telle adresse.

M. L. G. McCARTHY : Si nous devons avoir toutes ces complications, vaut autant laisser la loi comme elle est.

M. R. L. BORDEN : Je crois que la première proposition du ministre de la Justice était bonne, parce que la difficulté de signifier les documents judiciaires dans les questions d'élection est devenue un scandale dans tout le pays. Nous ne pouvons trop employer de temps à discuter cette question, et à moins que nous ne puissions nous entendre assez vite sur un plan quelconque, nous ferions mieux de laisser la loi telle qu'elle est.

Quelques VOIX : Supprimé.

Sur l'article 8a.

L'hon. M. AYLESWORTH : Lorsque ce bill était devant le comité, l'autre jour, le chef de l'opposition a appelé mon attention sur les articles 6 et 8, et m'a demandé de m'assurer s'il n'y avait pas conflit entre les dates et les différentes démarches à prendre dans le Yukon. J'ai étudié la question et je crois qu'il n'y a pas de conflit ; mais au cours de mon examen, j'ai remarqué que les articles 49, 50 et 51, dans le premier bill, s'appliquaient au Yukon comme aux provinces de la Saskatchewan et d'Alberta. Ces trois articles devraient être limités à ces deux dernières provinces, parce que dans le projet de loi qui est devant nous, nous disons ce que les articles 6 et 8 obligent de faire dans le Yukon. J'ai préparé un amendement qui supprime le nom du Yukon de ces trois articles, parce que le bill pourvoit ailleurs à la correction des listes dans le Yukon.

Sur l'article 17 (bulletins écartés).

L'hon. M. AYLESWORTH : Lorsque nous avons discuté ce bill en comité il y a quelque temps, j'ai dit que je rédigerais un amendement qui ferait un délit de la tentative d'un président de scrutin de poser une marque sur un bulletin de nature à faire reconnaître le votant. Pour atteindre ce but, je propose d'insérer dans l'article 20 qui modifie l'article 250 de la loi principale, une disposition qui rend passible, sans l'alternative d'une amende, d'un emprisonnement de pas moins d'un an et pas plus de cinq ans, le président du scrutin qui appose sur un bulletin des lettres, des chiffres ou des marques autres que ceux autorisés par la loi, avec l'intention de pouvoir reconnaître plus tard le votant auquel tel bulletin doit être ou a été donné. Cela prévoit le cas de marques posées sur un bulletin avant de le remettre au votant, ou après que l'électeur

a voté et remis le bulletin au président du scrutin pour le déposer dans l'urne.

M. LANCASTER : Lorsque cette question a été discutée devant le comité, le chef de l'opposition a proposé que le président du scrutin qui a la garde des bulletins fût obligé de montrer qu'il n'était pas coupable. Ce n'est pas une chose habituelle, mais dans un cas de ce genre, je crois qu'elle est juste. Le président du scrutin a la garde de ces bulletins, il ne devrait pas être possible, s'il possède une intelligence ordinaire et s'il est honnête, qu'une chose de ce genre puisse être commise.

Sir WILFRID LAURIER : Cela est possible malheureusement.

M. LANCASTER : Non, parce qu'il sait qu'il n'a pas le droit de marquer le bulletin dans le but de le reconnaître. On ne saurait punir trop sévèrement celui qui se rend coupable d'un acte semblable qui pourrait constituer une offense criminelle sérieuse, si le président de scrutin apposait sur un bulletin une marque qui lui permettrait de connaître en faveur de qui un électeur a voté. Il est le gardien des bulletins, et à la fin de la votation, c'est lui qui décide si tel ou tel bulletin doit être compté ou non. Il est le seul juge, tant qu'on n'a pas obtenu une revision. Quand le bulletin est sur la table, le président de scrutin sait s'il l'a marqué ou non. Dans l'affirmative, il ne soufflera mot, parce qu'il s'exposerait à répondre à une poursuite devant les tribunaux qui décident des offenses contre le Code criminel. Supposons que le bulletin de Pierre soit marqué, et que Pierre dise que ce n'est pas lui qui a fait cette marque, on peut sans manquer à la justice obliger le sous-officier dénégation de Pierre, seul le sous-officier-rapporteur a dû marquer le bulletin.

L. G. McCARTHY : Il y a cette difficulté : Pierre pourrait avoir des griefs contre le président de scrutin, et alors dans le but de se venger, il pourrait marquer lui-même le bulletin afin de faire condamner le sous-officier rapporteur pour contravention au Code criminel. Ce fonctionnaire ne peut savoir que Pierre a apposé une marque sur le bulletin, parce qu'il ne peut déplier ce dernier. Il serait bien injuste, en vérité, de rejeter tout le fardeau de la preuve sur ce président de scrutin et de l'obliger à démontrer que ce n'est pas lui qui a marqué le bulletin puisque, si l'on accepte la dénégation de Pierre, seul le sous-officier-rapporteur a dû marquer le bulletin.

M. R. L. BORDEN : Ce que j'ai suggéré ne se rapporte pas beaucoup à ce qu'on vient de discuter. Le débat roule sur la question de déterminer si le président de scrutin a marqué le bulletin. C'est là uniquement une question de preuve au sujet de laquelle je ne veux pas intervenir en aucune façon. En l'absence de preuve au contraire, on devrait présumer que cette marque a été apposée au bulletin dans le but de reconnaître celui-ci, par le président de scrutin lui-même, et l'amendement que je suggère se rapporte simplement à l'intention et non pas à la preuve, qui consiste à démontrer si le sous-officier-rapporteur a marqué le bulletin. Je propose, en réalité, que l'amendement déposé par le ministre de la Justice soit rédigé de façon à ce que, si le président de scrutin appose sur le bulletin, sauf dans les cas prévus par cette loi, des signes écrits, un nombre ou une marque quelconque dans le but de reconnaître comment l'électeur a voté, l'intention soit présumée en l'absence de preuve au contraire. Cette disposition permettrait à ce fonctionnaire de prouver qu'il n'avait pas cette intention qui, pourtant, lui serait imputée s'il n'y avait pas de preuve au contraire. Le président de scrutin devrait avoir assez d'intelligence pour savoir que s'il marque un bulletin, ce dernier sera reconnu, mais on lui fournirait l'occasion de démontrer qu'il n'avait aucune intention condamnable en agissant comme il l'a fait.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami de Lincoln a dit, il y a un moment, que tout honnête homme ayant du sens commun pourrait commettre l'erreur d'apposer une marque sur le bulletin s'il n'avait pas l'intention de découvrir ensuite en faveur de quel candidat l'électeur a donné son suffrage. L'expérience que nous avons acquise est loin de corroborer cette théorie. Voyons, par exemple, ce qui s'est passé dans les comtés de Saint-Hyacinthe et de Wentworth. Dans ce dernier cas, le sous-officier-rapporteur était un ami politique du candidat libéral. A son propre arrondissement de scrutin, il appose ses initiales sur chaque bulletin ; or, il se trouvait que la majorité des électeurs s'était prononcée en faveur de son ami politique. Autant que je sache, c'était un honnête homme, une personne intelligente aussi, mais qui, évidemment, n'avait pas apporté toute l'attention voulue au devoir qu'elle avait à remplir. Depuis ce temps-là cet homme déplore ce qui est arrivé.

M. LANCASTER : Il estimait qu'il avait le droit d'agir comme il le faisait vu qu'on avait suivi cette pratique d'après la loi provinciale.

Sir WILFRID LAURIER : Il est probable qu'il avait eu l'occasion de remplir fréquemment la fonction de président de scrutin lors des élections provinciales où les bulletins étaient numérotés, et il a suivi cette pratique dans cette élection fédérale.

Mais prenons le cas de Saint-Hyacinthe. La loi de la province de Québec est la même que celle du Dominion ; cependant, le président de scrutin a apposé ses initiales et le numéro d'ordre sur chacun des bulletins déposés à l'arrondissement de scrutin où il remplissait sa fonction. C'est un homme

honnête et intelligent, cependant il a commis cette erreur.

M. LANCASTER : Quelle raison a-t-il donnée ?

Sir WILFRID LAURIER : J'ignore s'il en a invoqué une, mais il a agi sans malice. La seule objection que j'ai à cet amendement, c'est qu'exposer à des poursuites quelqu'un qui a commis une erreur de ce genre, est une punition très sérieuse. Il y a plus, car on impose en outre à ce sous-officier-rapporteur l'obligation de prouver sa propre innocence. J'ai cru un certain temps que nous pourrions imposer une peine légère au président de scrutin pour chaque bulletin ainsi marqué, de façon à le punir de sa négligence sinon de sa malice, mais en fin de compte, je crois que ce qu'il nous reste de mieux à faire est d'accepter l'amendement proposé par mon honorable collègue le ministre de la Justice.

M. BERGERON : La grande difficulté provient du peu de soin qu'on apporte à la nomination des présidents de scrutin. En général ceux qu'on nomme sont des partisans dévoués, qui se sont mêlés activement de la campagne. La veille du scrutin, ils sont généralement occupés jusqu'à une heure avancée de la nuit, et au lieu d'étudier la loi et de se préparer à remplir leur devoir, ils cabalent jusqu'au jour en faveur des candidats de leur choix. Ils se rendent aux arrondissements de scrutin sans connaître la loi. Dans le cas de Saint-Hyacinthe, le sous-officier-rapprteur ignorait ce qu'il faisait.

Sir WILFRID LAURIER : Cela est possible.

M. R. L. BORDEN . Si l'on prouvait ignorance de la loi, il ne pourrait y avoir intention frauduleuse ou criminelle. Donc, tous les présidents de scrutin qui agiraient comme ceux dont a parlé le très honorable premier ministre seraient exonérés par n'importe quel juge devant lequel on les citerait. Cela n'a aucun effet sur l'issue de la poursuite ; ces fonctionnaires pourront être assignés en justice d'après cet article. La seule chose qu'implique cette disposition, c'est que le président de scrutin sera censé connaître les conséquences de ses actes. Il nous faudrait des sous-officiers rapporteurs assez diligents pour étudier les dispositions de la loi. Je reconnais que la peine est sévère, mais je crois qu'on devrait essayer cette réforme durant un an afin de constater comment elle fonctionnera.

M. MACPHERSON : L'honorable député veut-il laisser entendre qu'on devrait tenir cet homme pour coupable avant la moindre preuve à cet effet ?

M. R. L. BORDEN : Non, mais si le président de scrutin marque un bulletin de façon à ce qu'on puisse reconnaître l'électeur qui l'a remis, on devra présumer, s'il n'existe pas d'excuse raisonnable...

M. MACPHERSON : Qu'il est coupable?

Sir WILFRID LAURIER : L'apposition de la marque constitue l'offense.

M. R. L. BORDEN : On ne le tient pas pour coupable, puisqu'il faut déterminer s'il peut se disculper, grâce à la preuve dont la loi lui impose le fardeau. Ceci n'est pas contraire à la raison. Ce fonctionnaire agit pour les électeurs de tout l'arrondissement de scrutin ou de toute la division électorale. S'il contrevient à la loi dont une copie lui a été remise pour son propre bénéfice, en apposant une marque qui serait de nature à faire connaître l'électeur qui a remis ce bulletin, on lui impose l'obligation d'expliquer sa conduite. C'est là toute la portée qu'aurait l'amendement que j'ai proposé.

M. BRISTOL : L'article 17 contient une disposition modifiant l'article 173 de la loi qui se lit comme suit.

Le sous-officier-rapporteur, en comptant les suffrages doit écarter:

a) tous les bulletins qu'il n'a pas fournis;

b) tous ceux par lesquels il a été donné plus de votes qu'il y a de candidats à élire;

c) tous ceux sur lesquels est écrit quelque mot ou est fait quelque marque ou indication, autre que le numéro inscrit par le sous-officier-rapporteur, dans les cas ci-dessus prévus, qui peut faire connaître le votant.

On veut modifier comme suit cette disposition de la loi actuelle :

Sauf toutefois qu'aucun bulletin de vote ne peut être écarté pour la raison qu'il y est écrit quelque mot ou fait quelque marque ou indication par un sous-officier-rapporteur.

Je demanderais qu'on ajoutât à cette disposition—afin d'appeler sur cette dernière l'attention du sous-officier rapporteur :

....s'appliqueront au sous-officier-rapporteur qui écrit quelques mots ou fait quelque marque ou indication sur le bulletin, les dispositions de l'article 255.

Cette dernière disposition serait ainsi à l'endroit même où il trouve les renseignements voulus quand il s'agit de compter des bulletins. Son attention se trouverait mise en éveil par cette partie de la disposition relative à la peine encourue.

M. R. L. BORDEN : C'est une bonne idée que l'honorable député suggère-là.

Sir WILFRID LAURIER : Veuillez donc communiquer cet amendement à l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth).

L'hon. M. AYLESWORTH : La question de savoir si l'on doit ou non présumer l'intention de commettre une offense en l'absence de preuve contradictoire, me semble très sérieuse. Nous avons au moins dix mille présidents de scrutin par tout le pays. On doit supposer que ces hommes veulent remplir leur devoir ; mais au jour du scrutin, ils se trouvent en face d'une loi qui contient des centaines d'articles qu'ils sont supposés connaître, et qui leur enseigne dans

un grand nombre de dispositions tout ce qu'ils doivent faire dans différentes circonstances. Il serait merveilleux que nul d'entre eux ne commît d'erreur. Nous reconnaissons tous que lorsqu'il s'agit d'une erreur non préméditée ni malhonnête dans le genre de celles qui se sont produites à différentes reprises encore tout récemment, on ne doit pas punir celui qui s'en rend coupable en lui infligeant un châtiment aussi sérieux que celui que nous imposerions par cette loi. Car il doit se trouver des circonstances où il est très difficile pour lui de prouver son innocence. L'autre jour, quand cet article était débattu, j'ai cité la possibilité d'une discussion au bureau de scrutin au sujet d'un certain électeur, ce qui arrive fréquemment en vérité. Il se présente un homme dont on met en doute le droit d'électeur, et quelque philosophe qui se trouve présent, suggère qu'on inscrive au dos du bulletin une note de façon à ce que, si par hasard cet homme n'a pas le droit de suffrage, ce bulletin puisse être retrouvé et rejeté. Dans un cas semblable, si, de l'assentiment de toutes les parties qui se trouvent au bureau, le sous-officier-rapporteur écrivait sur le bulletin,par exemple : "Ceci est le bulletin de Pierre," cela serait certainement marquer le bulletin dans le but de reconnaître ce nommé Pierre et de savoir en faveur de quel candidat il a donné son suffrage. Je croirais que le président de scrutin ne devrait pas être puni s'il agit ainsi honnêtement.

M. R. L. BORDEN : Très bien.

L'hon. M. AYLESWORTH : On peut dire qu'il pourrait facilement démontrer son innocence. Ce n'est pas là mon avis. Si l'on porte une accusation contre lui pour cette offense, il pourrait donner son témoignage et affirmer son honnêteté, mais ajouterait-on foi à sa déclaration ? C'est une autre affaire. Ce que demande cet amendement, c'est d'imposer la tâche de prouver son innocence à celui qu'on accuse de cette offense particulière. Ce serait s'écarter sérieusement du principe ordinaire de la loi. Cette disposition est rédigée de façon à tenir pour coupable d'une offense le sous-officier-rapporteur qui appose sur un bulletin une marque dans le but de reconnaître l'électeur, ou de le faire reconnaître plus tard. L'intention constitue toute l'offense. S'il n'y a pas d'intention, l'accusation tombe d'elle-même. Si cette marque a été faite par inadvertance, il va sans dire que personne ne peut être cité en justice pour ce fait. Si l'intention de reconnaître l'électeur n'existe pas, on ne saurait instituer de poursuite. Dans le cas contraire, elle pourrait être même honnête, bien que dans la plupart des cas il en soit autrement. Mais prouver l'intention malhonnête, l'intention de commettre l'offense prévue par cette loi, il me semble que ce devrait être là la tâche de la poursuite. D'ordinaire, les circonstances qui entourent un acte semblable

suffiront à démontrer au jury si l'accusé avait l'intention de contrevenir à la loi. Mais si les circonstances telles que révélées au cours de la preuve laissent le jury dans le doute, devrons-nous dire alors qu'on doit supposer qu'un homme est coupable à moins qu'il ne puisse convaincre le jury qu'il a agi honnêtement ? Je ne le crois pas. J'estime que nous allons assez loin en punissant celui qui commet cette offense dans une intention condamnable, et que nous devons laisser à la poursuite la tâche d'établir cette intention, comme cela se passe dans d'autres causes qui relèvent du Code criminel.

M. LANCASTER : Prenons le cas du celui qui veut tirer sur un autre homme. S'il pointe sur ce dernier un revolver dont il est prêt à presser la détente, il est à présumer qu'il avait l'intention de faire feu sur cet homme.

Le président de scrutin se trouve dans une position analogue. Il commet actuellement un acte manifeste ; il appose sur le bulletin une marque qui ne devrait pas s'y trouver. N'est-il pas juste de croire qu'il a agi ainsi avec préméditation ? Pourquoi ne pas obliger cet homme à prouver qu'il n'avait pas cette intention. En apposant cette marque, ce fonctionnaire accomplit actuellement un acte défendu par la loi, et l'on doit supposer qu'en faisant cela, il a pour but de connaître le suffrage de l'électeur qui a reçu ce bulletin.

M. L. G. McCARTHY : Quelle que soit la conclusion qu'on puisse tirer de cette disposition, le doute n'en subsistera pas moins, même si l'on adoptait l'amendement proposé par le ministre de la Justice. Le leader de l'opposition demande que cette présomption soit un peu plus forte qu'elle ne l'est maintenant. Celui qui marque un bulletin est supposé agir de propos délibéré, à l'instar de l'individu qui pointe un revolver sur quelqu'un. A mon avis si l'on prouve que c'est le sous-officier-rapporteur qui a marqué le bulletin, la preuve est faite et l'on peut présumer l'intention. Mais la tâche de prouver incombe à d'autres parties.

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe, la loi des douanes et celle du revenu de l'intérieur fournissent maints cas où il incombe à l'accusé de prouver qu'il n'a pas l'intention de contrevenir à ces lois. Et l'intérêt public exige cela. Il est nécessaire de protéger le revenu de l'Etat. C'est l'accusé qui connaît plus spécialement les faits. Il est maintenant question d'un cas aussi important pour le moins que la protection du revenu, puisqu'il s'agit de protéger le secret du suffrage. Le sous-officier-rapporteur reçoit, plusieurs semaines d'avance, une copie de la loi, et s'il croit bon de marquer un bulletin de façon à le reconnaître, on ne lui impose pas une tâche trop lourde en lui demandant d'indiquer à la cour quelque bonne raison qui explique

pourquoi il a contrevenu à la loi de cette façon-là. S'il ne peut fournir de motif valable, on devrait tenir pour acquis qu'il a apposé cette marque dans le but de connaître le suffrage de l'électeur.

M. E. M. MACDONALD : On peut se demander si la cour ne conclurait pas par déduction, vu que le président de scrutin a marqué le bulletin, qu'il a agi dans une intention condamnable, en contravention avec la loi. Je crois que l'amendement du leader de l'opposition est inutile. Le juge croirait que celui qui commet un acte que condamne la loi a agi dans une intention blâmable. Il peut se faire qu'au cours de la poursuite, les circonstances démontrent que l'intention du sous-officier-rapporteur n'était pas celle-là, c'est-à-dire que toute déduction possible qu'on aurait pu tirer du fait que la marque se trouvait sur le bulletin, soit contredite. Je ferai observer à l'honorable leader de l'opposition qu'une infraction à la loi du revenu ne ressemble pas à celle qui relève de la loi électorale. Cette dernière se rapporte à un acte qu'on ne peut commettre qu'une fois au cours de quatre années, tandis qu'on peut enfreindre les lois du revenu tous les jours.

M. LANCASTER : Où se trouve la différence ?

M. E. M. MACDONALD : Quatre-vingt-dix-neuf pour cent des présidents de scrutin sont parfaitement honnêtes, et s'il arrive à l'un d'entre eux de se tromper par inadvertance, on ne devrait pas l'obliger de prouver qu'il n'est pas coupable.

M. LANCASTER : Nous voulons mettre fin à cette apposition de marques par les présidents de scrutin.

M. E. M. MACDONALD : Avec intention.

M. LANCASTER : Si ces marques ont pour effet de faire reconnaître les électeurs. Si un sous-officier-rapporter de scrutin marque un bulletin, nous lui rendons la justice de dire s'il a agi dans une intention mauvaise. Mais ce n'est pas l'intention de l'individu qui nous préoccupe surtout : nous voulons empêcher que l'électeur soit reconnu, en faisant de l'action du président de scrutin une offense qui relève du Code criminel. Il est certes juste qu'on ne fasse de cet acte une offense criminelle que si l'individu a agi dans une intention mauvaise.

M. LENNOX : L'amendement proposé par le leader de l'opposition signifie simplement qu'en l'absence d'une explication satisfaisante de la part du président de scrutin, ce dernier sera présumé avoir agi intentionnellement, connaissant les conséquences de son acte. L'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald) a dit qu'il serait injuste de permettre au juge de tirer des circonstances qui accompagnent l'acte la preuve de l'innocence de l'accusé.

M. E. M. MACDONALD : Ce n'est pas cela, mais je dis qu'on devrait empêcher le juge de tirer une conclusion d'après les circonstances et les faits apparents.

M. LENNOX : Si ces derniers tendent à démontrer que le président de scrutin n'a pas agi dans une mauvaise intention, cet homme sera libre et le juge sera tenu de dire au jury que ces circonstances existent; mais s'il est évident qu'il a marqué le bulletin avec l'intention de connaître le suffrage de l'électeur, il devra subir les conséquences de son acte.

M. E. M. MACDONALD : Si un sous-officier-rapporteur est accusé d'avoir marqué les bulletins, à l'enquête préliminaire le magistrat n'aura d'autre alternative que de faire subir un procès à cet homme, parce que si l'amendement proposé par le leader de l'opposition est adopté, le magistrat devra présumer l'intention de commettre une offense et, n'ayant pas le droit d'entendre la preuve, il devra renvoyer l'accusé à un autre tribunal, tandis que si cette question était laissée libre, si le magistrat avait le droit de juger la cause, cette dernière s'instruirait immédiatement.

M. LENNOX : Si le magistrat avait le pouvoir de juger la cause, il pourrait également décider chaque cas comme le fait un juge d'une cour d'enquête ordinaire. Dire que si un président de scrutin appose sur un bulletin, sauf dans les cas prévus par la loi, une marque, un chiffre ou y écrit quelque chose dans l'intention de reconnaître l'électeur, il s'expose à une peine, cela est absolument inutile si l'on n'ajoute une disposition établissant qu'il sera à présumer qu'il a agi dans cette intention, jusqu'à preuve du contraire.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas pourquoi on n'assignerait pas de témoins pour l'enquête qui se développera devant le magistrat.

M. CARVELL : Mon honorable ami doit savoir que s'il surgit une question de fait devant le magistrat, et s'il n'y a pas de preuve suffisante pour condamner l'accusé, le magistrat n'a d'autre alternative que de renvoyer le prévenu devant un autre tribunal.

M. LANCASTER : Le Code criminel dit que le magistrat peut entendre des témoins.

M. CARVELL : On a décidé qu'il devait renvoyer l'accusé devant un tribunal supérieur.

M. LANCASTER : Qui a rendu cette décision?

M. CARVELL : M. le juge Gregory, de la Nouvelle-Ecosse.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a pas de raison qui empêche le magistrat d'entendre les témoins. Les observations de l'honorable représentant de Carleton (N.-B.) me sem-

blent ne pas se rapporter beaucoup au sujet débattu. La loi des douanes, et celle du revenu de l'intérieur contiennent beaucoup de dispositions dans ce sens. Lisons la loi des douanes :

Toute personne qui, sans excuse légitime, dont la preuve lui incombe, envoie ou emporte au Canada, ou qui, étant au Canada, a en sa possession quelque en-tête de compte ou autre papier, paraissant être un en-tête ou un blanc qui peuvent être remplis ou utilisés comme facture....

. . .sera soumise à une peine très sévère. Dans cette disposition on rejette le fardeau de la preuve sur le prévenu dans le cas d'une transaction très ordinaire. La loi ne défend à personne d'avoir en sa possession un en-tête de la facture mais celui qui l'a reçu de l'étranger, doit prouver qu'il ne possède pas cette pièce dans un but de fraude. L'article 164, une disposition bien facile à comprendre, impose le fardeau de la preuve dans toutes les procédures ou les poursuites possibles à celui qui est accusé de contrebande ou de quelque contravention à la loi des douanes. Il me semble que nous pourrions aller aussi loin dans ce sens-là, pour l'intérêt public, car les droits de la personne accusée dans chacun de ces cas se trouvent suffisamment reconnus par le privilège qu'on lui accorde d'invoquer toutes les circonstances qui sont de nature à démontrer que le prévenu n'avait pas d'intention criminelle, quand il a commis l'offense dont on se plaint. Je ne veux pas soutenir qu'on ne pourrait pas invoquer d'argument sérieux à l'appui des vues exprimées par l'honorable leader de l'opposition. Et j'ai moi-même étudié assez à fond ce sujet ; je croyais alors qu'on devrait punir le sous-officier-rapporteur qui marque ainsi les bulletins, inconsciemment, sans malice, mais que ce châtiment fût proportionné à la négligence. J'appelle l'attention de mon honorable ami sur le projet de loi tel que rédigé. Avant tout on établit une nouvelle catégorie d'offense, ce qui est très opportun. Quant à la peine infligée, il ne s'agit plus d'une amende mais d'un emprisonnement au pénitencier, soit d'un des châtiments les plus sévères que la loi inflige.

Quand l'offense revêt cette nature et qu'elle a ce résultat, m'est avis que l'accusé devant subir son procès, s'il est innocent, se trouvera suffisamment puni de sa négligence. Je ne crois pas que dans ces circonstances on doive l'obliger de plus à faire la preuve de sa propre innocence.

M. HENDERSON : J'ai lu très attentivement les arguments bien forts qu'on a tirés des opinions exprimées par les juges et les jurés sur toutes les contraventions à l'article 17, et j'en suis venu à la conclusion qu'il n'y a qu'un seul remède à appliquer dans la mise en vigueur de cette disposition. Le très honorable premier ministre dit qu'il y a environ 10,000 sous-officiers-rapporteurs lors des élections générales et que comparativement un nombre très restreint de ces derniers sont des avocats; il n'est donc pas surprenant qu'il se commette des erreurs ici et là. Il y a trente ans, j'étais à l'emploi du régistrateur qui remplissait alors la fonction de président d'élection ; je parcourus le comté nommant des sous-officiers-rapporteurs, et je me suis fait un devoir d'instruire chacun de ces derniers de la nature de la fonction qu'il devait remplir. Lors des dernières élections provinciales, j'ai conseillé au président de l'élection dans Halton de suivre cette ligne de conduite. Si je ne me trompe, il a passé au moins une heure à expliquer privément à chaque sous-officier-rapporteur la nature de ses devoirs. Tout se passa bien et l'on ne releva aucun acte qui pût faire annuler une élection. Je crois que nous pourrions insérer dans cette loi une disposition obligeant tous les présidents d'élection d'instruire soigneusement les sous-officiers rapporteurs, plus particulièrement sur ce qui touche aux détails d'une nature technique ; si l'on agissait dans ce sens, on ne verrait plus se répéter ce qui s'est passé dans le comté de Wentworth, ou dans celui d'Hastings, il y a plusieurs années, alors qu'on dût, une fois au moins annuler l'élection.

Durant plusieurs années dans l'Ontario, nous avons été les victimes des bulletins marqués. Les ouvriers étaient forcés de voter pour ceux qui les employaient, ou conformément au désir des patrons. J'ai vu moi-même une liste d'électeurs marquée d'après les bulletins et qu'on avait envoyée à Toronto. Le nom de chaque électeur se trouvait indiqué de même que celui du candidat en faveur duquel il avait donné son suffrage. Nous avons eu durant trente ans dans l'Ontario ce système de bulletins marqués, scrutin pire que le scrutin ouvert. Nous ne pouvons tolérer qu'un tel état de choses soit permis par la loi des élections générales ; nous protestons énergiquement contre tout ce qui tendrait à faire connaître dans quel sens l'électeur a voté. Je suis convaincu que d'après cet article 17, le secret du bulletin n'existera plus. Même s'il n'en était pas ainsi, cette disposition contiendrait encore quelque chose de pire. Son vice radical, c'est que le patron pourrait dire à ses ouvriers :

Ce n'est pas un scrutin secret et nous saurons comment vous allez voter. Alors tous ces employés ne pourront voter à leur guise. Le seul moyen de préparer une loi électorale juste et honnête, c'est de biffer ces deux dispositions du projet soumis, et afin de ne pas retarder plus longtemps la Chambre, je propose, appuyé par M. Blain, que l'article 17 soit rayé.

M. L. G. McCARTHY : L'honorable député (M. Henderson) a mal interprété l'article 17. Il n'est aucunement question d'établir ce qu'on appelait dans l'Ontario le scrutin par numéros et qui existait jusqu'à l'arrivée du Gouvernement actuel au pouvoir.

M. CROCKET : D'après cette disposition tous les bulletins que le sous-officier-rapporteur peut avoir numérotés se trouvent acceptés.

M. L. G. McCARTHY : Non, pas dans ce sens-là. Mon honorable ami (M. Henderson) veut-il me dire s'il est satisfait de la loi électorale de l'Ontario ?

M. HENDERSON : Ce que je réclame c'st le secret du bulletin.

M. L. G. McCARTHY : N'avez-vous pas prétendu que la loi actuelle de l'Ontario assurait absolument le secret du scrutin ?

M. HENDERSON : Je réclame un scrutin secret. Si la loi électorale de l'Ontario contient une disposition semblable à celle que nous discutons maintenant, je demande qu'elle soit biffée également.

M. L. G. McCARTHY : Cette déclaration peut avoir son utilité plus tard, mais que l'honorable député réfléchisse un moment, et je suis certain qu'il constatera que notre loi modifiée d'après ces principes, sera juste et équitable. Comprend-il quel est le pouvoir que la loi actuelle accorde au sous-officier-rapporteur qui veut commettre un acte condamnable ? Ne sait-il pas qu'elle accorde absolument à ceux qui ont la haute main sur l'organisation le pouvoir illimité d'annuler les bulletins ? Dans le comté de Wentworth, aux dernières élections générales, parce qu'un sous-officier-rapporteur avait écrit un numéro sur les bulletins, le juge du district a rejeté ces derniers, changeant ainsi le résultat de l'élection. Je suis heureux de dire que le juge du comté de Simcoe n'a pas suivi cette attitude ; il estimait que si ces bulletins avaient été numérotés dans une intention de frauder on pourrait établir le fait en demandant l'annulation de l'élection ; qu'il ne pouvait prendre connaissance de cette objection et qu'il compterait les bulletins.

Dans la loi électorale de l'Ontario la phraséologie de l'article relatif à cette question est, en réalité, la même que celle de l'article 17 de ce projet de loi. Si l'honorable député (M. Henderson) songe au pouvoir terrible qu'il accorderait au président de scrutin qui voudra agir d'une façon condamnable, cette disposition qui nous protège et qui se trouve dans ce projet de loi étant retranchée, j'estime qu'il constatera que cette disposition est sage. Si le gouvernement au pouvoir veut agir malhonnêtement, il trouvera avantageux pour lui de maintenir la disposition de la loi actuelle, mais celle-ci n'est pas juste, alors qu'elle devrait être basée sur l'équité. En insérant dans cette loi électorale un article dans le sens de celui qu'on trouve dans la loi de l'Ontario et dans ce projet de loi, on accomplira ce qui est juste et équitable, et l'on empêchera les présidents de scrutin de rendre inefficace l'intention de l'électeur.

M. HENDERSON : Depuis la confédération, le scrutin tel que nous l'avons aujourd'hui, a fonctionné très bien, et je crois qu'il n'est pas nécessaire de le modifier pour ouvrir la porte à toutes les difficultés que nous créera l'article 17.

M. L. G. McCARTHY : Je ne crois pas que cette question ait été soulevée plus de trois fois depuis la confédération. On insère dans la loi cette disposition dans le but de prévenir cet embarras.

(L'amendement proposé par M. Henderson est repoussé : Pour, 22 ; contre, 57.)

M. LANCASTER : L'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol), qui a été obligé de s'absenter de la Chambre m'a demandé de représenter à cette dernière l'importance de ce qu'il avait suggéré pour aider le sous-officier-rapporteur à ne pas commettre l'erreur de marquer les bulletins ; je demanderais au premier ministre et au ministre de la Justice de consentir à ce qui me semble sage, c'est-à-dire à ce qu'on ajoute à cet article les mots : " mais les dispositions de l'article 255 s'appliqueront au sous-officier-rapporteur qui marque les bulletins." Tout ce qu'on pourrait invoquer contre cette disposition, c'est qu'elle n'est qu'une répétition ; son mérite, c'est que grâce à l'article 255, nous établissons que l'acte du président de scrutin relève du Code criminel ; par cet ajouté, qui n'est pas absolument nécessaire pour l'application de la loi, nous ferons disparaître jusqu'à la possibilité de voir un sous-officier-rapporteur accomplir ce que nous voulons l'empêcher de faire. Son attention sera appelée sur ce détail, quand il lira cette disposition qui se trouvera comprise parmi les articles indiquant quels sont ses devoirs à la fermeture du bureau de scrutin.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'honorable député de Toronto-centre m'a parlé de cette disposition qu'il voulait proposer, mais je lui ai fait observer que l'article 173 que l'article 17 modifie, est une disposition indiquant ce que le sous-officier-rapporteur doit faire, après la fermeture du bureau de scrutin en comptant les bulletins ; il me semble qu'il n'est pas nécessaire d'insérer dans un article comme celui-ci une disposition disant que le président de scrutin serait passible d'une peine indiquée dans un autre article de la loi. Nous avons établi des peines dans un article, et ce que le sous-officier-rapporteur doit faire dans une autre partie de la loi.

M. LANCASTER : Il lira l'article 173 pour connaître quels sont ses devoirs, mais il est probable qu'il ne poursuivra pas sa lecture jusqu'à l'article 185, s'il est honnête et s'il ne s'attend pas à être puni.

L'hon. M. AYLESWORTH : Il n'est aucunement probable que le sous-officier-rapporteur lira l'article 173 tout d'abord, le matin même, vu qu'il n'a pas l'occasion

d'appliquer cette disposition avant la fermeture du bureau le soir, alors qu'il est trop tard pour qu'il se renseigne. Il serait préférable de joindre cette disposition à l'un des articles précédents. Ce fonctionnaire lira toute la loi en s'efforçant de la comprendre. A mon avis, cela n'est pas nécessaire. Nos statuts ne contiennent pas toujours une disposition inscrite dans chaque article mentionnant telle ou telle amende ou peine. Les punitions sont indiquées, mais il doit lire la loi et s'enquérir sous ce rapport.

M. R. L. BORDEN : L'observation du ministre peut avoir sa valeur bien que j'eusse préféré que toute les peines fussent indiquées à la fin de l'article 173. Au moins, que mon honorable ami dans les instructions qu'il leur signale spécialement à l'attention des présidents de scrutin les peines indiquées dans cet article, et la fin qu'on se propose se trouverait atteinte peut-être.

L'hon. M. AYLESWORTH : J'essaierai d'appeler l'attention spéciale du greffier de la couronne en chancellerie sur ce dont parle cet article, mais je ne veux pas assumer une responsabilité dont je ne pourrai peut-être pas m'acquitter.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

L'hon. M. AYLESWORTH : Je propose l'amendement suivant :

Les formules O et P de l'annexe I dudit article sont chacune modifiées en retranchant de la formule O le sixième paragraphe et de la formule P le dernier paragraphe et en substituant audit paragraphe dans chaque formule ce qui suit:

Si un électeur enlève frauduleusement un bulletin du bureau de votation ou si frauduleusement il remet au sous-officier-rapporteur pour être déposé dans la boîte de scrutin un autre bulletin que celui que lui a remis le sous-officiers-rapporteur, il sera privé de son droit de voter à aucune élection durant huit ans consécutives et il est passible d'un emprisonnement pour un terme n'excédant pas trois ans, mais d'un an au moins, avec ou sans travaux forcés.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. AYLESWORTH : Il y a dans la version française certaines erreurs qu'il est nécessaire de corriger. L'article 112 du statut exige qu'un sceau soit envoyé à chacun des présidents d'élection et que ce sceau soit renouvelé à chaque élection ;il faut encore que le greffier de la couronne en chancellerie adresse ce sceau à l'officier-rapporteur, afin que ce dernier puisse l'avoir le ou vers le jour de la nomination. Dans la version française on a traduit par " ce jour-là " ; je propose que cet article soit motifié en y inscrivant les mots " le ou vers ".

(L'amendement est adopté.)

M. AYLESWORTH.

L'hon. M. AYLESWORTH : Dans la version française, l'article 197 a été plutôt traduit librement. Dans le texte anglais cet article se suit, tandis que dans la version française on a fait deux paragraphes. Je propose qu'on réunisse ces deux alinéas en biffant le chiffre 2 et en le remplaçant par le mot " et ".

L'article 154 de la version française a été traduit d'une façon excessivement libre. L'article en anglais et sa traduction en français signifient sans doute la même chose, mais ne se ressemblent pas quant à la phraséologie. On a préparé une nouvelle traduction faisant correspondre au point de vue littéral la version française au texte anglais.

M. R. L. BORDEN : Je propose comme amendement :

Que le dit projet de loi soit modifié en insérant ce qui suit: les articles 75 et 76 dudit acte sont annulés et remplacés par les suivants:

On trouvera cet amendement à la page 1238 des Procès-verbaux. Je demande d'abord que le bref pour une élection soit daté et retournable le jour que le Gouverneur général fixera, ou que le greffier de la couronne en chancellerie peut fixer dans les cas où ce dernier peut agir ainsi, conformément à la loi des élections des membres de la Chambre des communes. Il faudrait pour cela, ce que j'ai demandé en proposant mon amendement, qu'après un certain délai, au cas où il se produirait une vacance dans la représentation, le greffier de la couronne en chancellerie pût émettre lui-même le bref, de sorte qu'un comté ne sera pas privé d'un représentant durant plus de trois mois.

L'article 76 veut que l'officier-rapporteur appartienne à une certaine classe de citoyens : dans l'Ontario, le shérif ou le registraire ; dans la province de Québec, le régistrateur, le shérif ou le protonotaire ; à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick et à l'île du Prince-Edouard, le shérif; dans la Saskatchewan, l'Alberta et le territoire du Yukon, le shérif, le registraire, le sous-registraire, ou le surintendant de la gendarmerie royale à cheval. Il y a d'autres dispositions se rapportant à chaque cas où l'on ne peut trouver un nombre suffisant de fonctionnaires, ou bien lorsque ces derniers ne peuvent remplir cette fonction par suite de la privation de leurs droits politiques, de leur état de santé ou de leur refus d'agir en qualité d'officiers-rapporteurs. D'après cet article, on doit choisir ces fonctionnaires qui font partie d'une certaine classe de citoyens et qui possèdent la compétence voulue ; par là, nous croyons que les faits regrettables qui se sont produits sous ce rapport au Canada, ne se répéteront, parce que cette disposition convaincra le pays qu'on choisit des hommes occupant une position responsable pour remplir cette fonction importante.

L'hon. M. AYLESWORTH : D'après un examen quelque peu superficiel de cet amendement, je constate que la principale différence entre notre loi actuelle et l'amendement semble se rapporter aux personnes à qui le bref d'élection doit être adressé. La loi actuelle veut que ce document soit adressé à la personne désignée par le Gouverneur en conseil pour remplir la fonction d'officier-rapporteur. Dans cet amendement il est question d'un certain nombre de fonctionnaires qu'on désigne, et qui devraient, demande-t-on, être choisis comme présidents d'élection. Je ne puis dire depuis quand cet état de choses existe d'après notre loi, mais cela doit remonter certainement à plusieurs années, je pourrais même dire à vingt-cinq ou à trente ans au moins. Au cours de cette période, on adressa toujours les brefs, lors des élections générales, à l'officier rapporteur choisi à cette fin par le Gouverneur en conseil. Dans l'Ontario, province dont je connais mieux l'histoire sous ce rapport, c'était la règle contraire qui était suivie ; durant un grand nombre d'années—au cours de la période correspondante probablement—les brefs étaient adressés aux personnes remplissant les fonctions dont parle cet amendement.

Ce système ne semble pas avoir donné satisfaction ; il y a deux ans, le parlement de l'Ontario, sous la direction du gouvernement actuel de cette province, a changé ce système pour adopter le nôtre. S'il en est ainsi, l'expérience du passé et la tendance de la législation sembleraient en faveur du maintien de ce système qui existe depuis si longtemps quand il s'agit des élections fédérales. J'estime qu'il n'y a pas de valable raison pour modifier cet état de choses.

(L'amendement est repoussé).

M. HENDERSON : Je propose l'amendement suivant :

L'article 77 de ladite loi est modifié en y ajoutant le paragraphe suivant:

i) Les étrangers.

D'après l'article 77 aucune des personnes qui suivent ne peut être nommée officier rapporteur, sous-officier-rapporteur, secrétaire d'élection ou geffier du scrutin, savoir:

a) Les membres du conseil privé du Roi pour le Canada ou du conseil exécutif d'une province;

b) Les membres du Sénat ou des conseils législatifs d'une province;

c) Les députés à la Chambre des communes ou aux assemblées législatives d'une province du Canada, ou les membres du conseil territorial du Yukon.

d)Les ministres ou ecclésiastiques de toute croyance ou dénomination religieuse;

e) Les juges des cours de juridiction supérieure, civile ou criminelle, les juges de toute cour de comté ou de district, cour de faillite ou juge local de la cour de l'échiquier, juridiction d'amirauté, et en outre, dans le territoire du Yukon, les magistrats de police;

f)Les personnes qui ont servi dans le parlement fédéral durant la session qui a précédé l'élection ou dans la session courante au moment de l'élection;

g) Les personnes trouvées coupables par la Chambre des communes ou par une cour chargée de l'instruction des pétitions d'élection ou par tout autre tribunal compétent, d'avoir forfait à leurs devoirs ou d'avoir commis quelque contravention à la présente loi, ou quelque contravention à une loi provinciale relative aux élections, ou à la loi à l'effet de priver de leur droit de vote les électeurs qui se laissent corrompre;

h) Les personnes trouvées coupables d'un acte criminel.

Je veux qu'on ajoute à cette liste les étrangers. Je crois qu'il est simplement raisonnable qu'on ne nomme à ces fonctions que des sujets britanniques.

Sir WILFRID LAURIER : Quelle est la raison de cet amendement ?

M. HENDERSON : Nous estimons que c'est une chose juste et qui prouve notre fidélité à la couronne britannique.

Sir WILFRID LAURIER : C'est ce que je crois. Mais n'y a-t-il pas une autre occasion offerte à celui qui propose cet amendement ?

M. HENDERSON : Nous craignons que l'occasion ne se présente plus.

(L'amendement est adopté.)

M. CROCKET : Je propose que ce projet de loi soit modifié en y ajoutant la disposition suivante :

15. Que ledit bill soit amendé en y ajoutant l'article suivant:

Est encore modifié l'article 77 de la dite loi en y ajoutant l'aliéna suivant:

2) Est coupable d'un délit criminel et passible, sur conviction, d'emprisonnement pour une période d'un an au plus et d'au moins six mois, avec ou sans travaux forcés quiconque, alors qu'il en est déclaré inhabile par la présente loi ou par toute autre loi, agit néanmoins comme officier-raporteur, secrétaire d'élection ou greffier du scrutin, et est de plus, sans poursuite et sans conviction, déchu du droit de voter à toute élection fédérale pendant une période de sept ans à compter de la date de sa première action officielle en ladite qualité d'officier-rapporteur, sous-officier-rapporteur, secrétaire d'élection ou greffier du scrutin.

Si l'on s'en rapporte à un avis de motion qu'on trouve à la page 1239 des Procès-Verbaux, on constatera que j'ai modifié ma proposition en biffant les mots "sans poursuite pour ou condamnation pour quelque offense". Il me semble que c'est une proposition que la Chambre devrait adopter.

(L'amendement est repoussé.)

M. ALCORN : Je propose l'amendement suivant :

Que l'article 114 de ladite loi soit abrogé et remplacé par le suivant:

Je dois dire que cet article 114 se lit comme suit :

L'officier-rapporteur fournit à chaque candidat ou à son agent, au moins deux jours avant celui du scrutin, une liste de tous les sous-officiers-rapporteurs nommés, pour cette élection, avec le nom et le numéro du bureau de scrutin où chacun d'eux doit agir.

Cela doit se passer deux jours avant le scrutin, et tout ce que l'officier rapporteur doit faire, c'est de fournir les noms. S'il n'indique pas la résidence, l'occupation, le nom importe peu. Je propose qu'on substitue à cet article la disposition suivante :

L'officier-rapporteur doit, au moins trois jours francs avant celui du scrutin remettre à l'agent de chaque candidat, une liste de tous les sous-officiers-rapporteurs et des greffiers de scrutin qui doivent agir à cette élection, spécifiant l'adresse postale, l'occupation et le titre de chacun desdits fonctionnaires, ainsi que le numéro du bureau de scrutin où chacun d'eux doit agir.

Je demande qu'on abroge l'article 116 de cette loi et qu'on le remplace par la disposition suivante :

116. Chaque sous-officier-rapporteur doit fournir à l'officier-rapporteur, au plus tard à neuf heures du matin du cinquième jour avant le jour fixé pour le scrutin, le nom, l'adresse postale, l'occupation ou le titre de ce greffier de scrutin, et l'officier-rapporteur doit, au plus tard à l'heure du midi du jour qu'il reçoit ces renseignements, afficher dans le bureau une liste des sous-officiers-rapporteurs et des greffiers de scrutin avec l'adresse postale et l'occupation ou titre de chacun d'eux, indiquant le bureau de scrutin où ils doivent agir et permettre l'examen de cette liste et fournir à tout candidat, agent ou électeur, la liberté entière de la consulter en tout temps raisonnable jusqu'à la clôture des bureaux de scrutin.

Cette dernière disposition quant à la résidence se trouve dans la loi de l'Ontario, et elle est certainement très nécessaire. Des cas se sont produits—et le ministre de la Justice en connaît bien les détails—où l'absence d'une telle disposition a occasionné beaucoup d'ennuis et a donné lieu à des fraudes.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je n'ai pu saisir parfaitement les modifications proposées par mon honorable ami, mais autant que je puis comprendre, le changement a trait surtout à ce que doit faire l'officier-rapporteur quand il remet aux agents une liste des sous-officiers-rapporteurs, et cela deux ou trois jours avant le scrutin. Maintenant, je le demande, pourquoi modifier une loi dans le but de changer "deux jours" en "trois jours", dans une question de cette importance ? Je crois que tous ceux qui ont un peu l'expérience des élections, savent qu'il est très souvent assez difficile à un président d'élection de dresser complètement la liste des sous-officiers-rapporteurs même deux jours avant le scrutin. Je pourrais citer nombre de cas où la veille du scrutin on ignorait encore qui devait remplir la fonction de sous-officier-rapporteur à un tel ou tel bureau de scrutin. Il n'est pas toujours possible de compléter parfaitement les arrangements deux jours avant l'élection. Si le président de l'élection doit s'occuper de quarante ou de cinquante bureaux, et même plus, qui se trouvent éloignés de plusieurs milles de l'endroit où il demeure, on lui impose une tâche inutile si l'on exige qu'il fasse tout cela trois jours avant le scrutin. L'article 116 de la loi actuelle indique ce que doit faire l'officier-rapporteur à l'égard des secrétaires des bureaux de scrutin. Les sous-officiers rapporteurs, d'après la loi, doivent fournir à l'officier-rapporteur, pas plus tard que neuf heures du matin, la veille du scrutin, le nom et l'occupation du secrétaire du bureau, mais cette disposition ne s'applique pas aux provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta, ni au Yukon.

Mais l'honorable député propose de rendre cette disposition applicable à tout le pays ; il propose de rayer les mots " si faire se peut " et d'obliger ces fonctionnaires à faire ce qui, en toute probabilité humaine, sera impossible dans la moitié des comtés.

M. BERGERON : Si l'honorabe député ne veut pas accepter l'amendement, il faudrait aviser à quelque moyen. Il n'est pas une seule disposition de la loi qui soit plus impunément violée que celle-ci. Il est difficile d'obenir les noms du président du scrutin, même une journée avant l'élection, et quelquefois il y a négligence voulue, à cet égard. On pourrait imposer une peine dont serait passible le président d'élection, s'il ne se conformait pas à la disposition de l'ancienne loi, disons un emprisonnement de deux ou de trois jours, mais l'essentiel c'est d'imposer une peine. Citons l'élection de Saint-Jacques, de Montréal, où durant la nuit précédant l'élection, les noms de dix ou quinze présidents du scrutin furent l'objet de remaniements. J'avais posé ma candidature dans ce collège électoral et je demandai au président d'élection de me donner la liste des présidents du scrutin. On remania la liste trois ou quatre fois, et la dernière fois vers huit heures du soir, la veille du jour du scrutin. Quand j'obtins la liste des noms la dernière fois, je fis cette observation au président d'élection : à coup sûr, cette fois-ci, ce sont bien là les agents qui présideront au scrutin demain. Il me répondit dans l'affirmative et cependant, dans la matinée même du jour du scrutin, on fit encore quelques remaniements. En faisant ces changements on visait un but, car plus tard il fut prouvé que l'élection avait été volée et la responsabilité en retomba en grande partie sur les présidents du scrutin. Cet article devrait décréter une peine dont serait passible le président d'élection qui ne ferait pas connaître sa liste des présidents du scrutin deux ou trois jours avant le scrutin. Nous sommes tous intéressés à la sincérité des opérations élec-

torales, et le meilleur moyen de réaliser cet objectif, dans la mesure où faire se peut, c'est de veiller à ce que les fonctionnaires nommés par le Gouvernement fassent leur devoir. Evidemment, le Parlement est convaincu qu'il importe de prendre quelque mesure en ce sens, parce que la loi l'ordonne ; mais si le Gouvernement ne peut pas accepter, dans toute sa teneur, l'amendement proposé par mon collègue, du moins faudrait-il décréter une peine dont serait passible le président l'élection qui négligerait son devoir. Voici ce que je propose : que le président d'élection, deux jours avant le scrutin, fournisse une liste de tous les présidents du scrutin, et s'il apporte quelque modification à cette liste après l'avoir transmise aux candidats, il sera passible de l'amende.

M. CONMEE : A mon avis, il ne peut rien résulter de bon de cet amendement. A quoi bon cette liste de présidents de scrutin ? Pourquoi désirerait-on l'obtenir ?

M. BERGERON : L'honorable député est donc convaincu que la loi dans sa teneur actuelle est inutile ?

M. CONMEE : Je préférerais qu'on rayât cet article plutôt que de lui donner plus d'ampleur. Que l'honorable député veuille m'en croire, il ne saurait réussir à appliquer cette loi dans le comté que je représente, ni même dans un seul comté du nouvel Ontario, et cela à raison des grandes distances à franchir.

M. BOYCE : Cette disposition s'applique au cours des élections provinciales.

M. CONMEE : Elle ne s'applique pas au cours des élections provinciales. Je le sais, certains présidents du scrutin, bien qu'ils fussent partis pour se rendre à leur poste trois ou quatre jours avant le jour du scrutin, ne réussirent pas à arriver à temps aux bureaux de vote. Les électeurs assemblés là, durent élire leurs propres présidents du scrutin, afin de présider aux opérations du bureau de vote. Ce fait est de commune occurrence, et le cas est prévu par la loi.

M. BERGERON : Il est accordé au président d'élection un délai de huit jours pour choisir ses adjoints. Pourquoi ne les choisirait-il pas plus tôt, dans un comté où l'on sait qu'une élection doit avoir lieu ? Le président d'élection devrait être en mesure de fournir aux deux candidats la liste de ses adjoints, le lendemain même du jour de la résignation des candidats.

M. CONMEE : Dans un district comme le mien, il pourrait surgir de graves embarras: il est possible qu'après avoir consenti à remplir les fonctions d'adjoint, un individu soit obligé de s'absenter ou soit indisposé et se trouve ainsi dans l'impossibilité de remplir ses fonctions. En outre, l'objectif visé en demandant la liste des présidents du scrutin pourrait être inavouable.

M. BERGERON : L'objectif visé serait de s'assurer de l'intégrité de l'individu.

M. LANCASTER : Les plus graves abus constatés au cours des élections d'Ontario tiennent pour la plupart à l'emploi d'étrangers pour faire une besogne.

M. ALCORN : Le ministre a passé sous silence les cinq dernières lignes de cet amendement.

L'hon. M. AYLESWORTH : Cette disposition demande que nul ne saurait être nommé président du scrution ou secrétaire d'élection, à moins qu'il ne résidât et n'eût droit de vote dans la municipalité, dans la circonscription politique. Il se dresse de graves objections contre pareille disposition. Nos meilleurs secrétaires d'élection et présidents du scrutin sont de jeunes étudiants en droit qui n'ont pas encore atteint l'âge de majorité et qu'on envoie, des chefs-lieux, dans les centres ruraux et qui dirigent les opérations du scrutin d'une manière plus satisfaisante que tous les autres agents.

(L'amendement est repoussé.)

M. BOYCE : J'ai l'honneur de proposer l'amendement n° 17, figurant à la page 1239.

L'article 36 est amendé par la radiation de tous les mots jusqu'au mot "et" inclusivement dans la cinquième ligne, et par la radiation des mots "sa réception dans les autres districts électoraux du Canada", dans la septième et la huitième lignes et par la substitution de ces mots-ci "la réception du bref."

2). L'article 89 de la dite loi, est modifié par la radiation de tous les mots contenus dans le paragraphe 1, depuis le mot "sauf" inclusivement dans la cinquième ligne.

3). L'article 90 de ladite loi est abrogé.

M. R. L. BORDEN : Que pense le premier ministre de la nécessité d'ajourner les élections?

Sir WILFRID LAURIER : Dans quelques provinces, paraît-il, il serait absolument impossible de faire toutes ces élections le même jour. Le député de Yale-Caribou prétend que la chose est impossible dans son propre comté.

M. R. L. BORDEN : J'ai des renseignements de nature diamétralement opposés, à l'égard de tous les comtés de la Colombie-Anglaise. Je suis allé aux renseignements dans cette province, l'automne dernier, et j'ai appris que toutes les élections provinciales s'y tiennent le même jour, sans difficulté. M. Smith-Curtis, candidat libéral, se serait exprimé comme suit :

M. Smith-Curtis a surtout appuyé sur le désir qu'il éprouve de faire une campagne sincère, et il déclare catégoriquement qu'il ne s'est pas prononcé en faveur de l'ajournement de l'élection dans la division électorale de Kootenay, convaincu que les plus chers intérêts des électeurs demandent que le scrutin à Kootenay ait lieu le jour des élections générales dans tout le Canada.

Voilà un important témoignage dans la bouche d'un candidat libéral qui a posé sa candidature dans une des divisions électorales où le scrutin a été ajourné ; et ni dans cette Chambre ni ailleurs je n'ai obtenu de renseignements qui me portent à croire que la division électorale de Kootenay soit dans une situation différente des autres divisions électorales de la Colombie-Anglaise où le scrutin a été ajourné.

M. MACPHERSON : L'honorable député est certainement bien mal renseigné. Dans ma première élection, à Burrard, le président d'élection n'a réussi, au cours d'une élection complémentaire, à faire parvenir les boîtes de scrutin dans la partie nord du comté qui est maintenant Comox-Atlin, que quatre jours seulement après la date fixée pour la tenue du scrutin. Comment serait-il possible d'expédier les boîtes de scrutin, de Nanaïmo, à Telegraph Creek et Atlin, ce qui nécessite un trajet de 14 jours en hiver, et en même temps atteindre la Squamish Valley? Il est physiquement impossible que l'élection de Comox-Atlin ait lieu en même temps que les élections dans les autres comtés, et la même observation s'applique à Yale-Caribou.

M. FOWLER: Les élections locales n'ont pas lieu le même jour ; pourquoi la chose serait-elle impossible pour les élections fédérales ?

M. MACPHERSON : Le territoire des collèges provinciaux est moins étendu. Quand un bureau de vote n'est pas représenté, on peut annuler l'élection.

M. FOWLER : S'il est possible de faire des élections provinciales le même jour, je ne m'explique pas que la chose soit impossible pour les élections fédérales.

M. MACPHERSON : Il est impossible de transporter les boîtes de scrutin, jusque dans les parties reculées de ce comté au cours d'une seule semaine. Le chef de l'opposition est sincère sans doute, mais son auteur l'a mal renseigné en lui disant qu'il est possible d'atteindre n'importe quel point du comté de Comox-Atlin et de faire imprimer et distribuer les bulletins de vote dans le délai fixé.

M. R. L. BORDEN : Je ne révoque nullement en doute la sincérité de l'honorable député (M. Macpherson), mais je suis quelque peu porté à accepter sous bénéfice d'inventaire de semblables affirmations ; car il y a deux ans, on m'a assuré qu'il était absolument impossible que les élections de Kooteenay eussent lieu le même jour que les autres élections, et voilà que maintenant le candidat libéral à Kootenay affirme qu'il n'existe aucune difficulté. Dans chaque comté de la Colombie-Anglaise pour les élections provinciales le scrutin a lieu le même jour et le shérif pourrait très facilement charger un nombre suffisant d'agents de distribuer les boîtes dans les trois ou quatre comtés locaux compris dans une division électorale fédérale.

M. MACPHERSON : C'est là une tout autre chose.

M. R. L. BORDEN : Rien ne s'oppose à ce qu'on fasse la même chose aux élections fédérales, pourvu qu'on emploie un nombre suffisant d'agents. J'ai reçu du premier ministre de la Colombie-Anglaise une dépêche m'informant qu'aux dernières élections provinciales, il ne s'est pas présenté le moindre embarras à cet égard. Si le président d'élection emploie quatre agents pour la besogne accomplie par quatre présidents d'élection dans les quatre comtés provinciaux, il s'ensuit qu'on peut faire, au cours des élections fédérales, ce qu'on a réussi à effectuer pour les élections provinciales. J'informe le premier ministre que j'ai ici un télégramme en date du 4 de ce mois que m'a adressé le premier ministre de la Colombie-Anglaise à ce sujet ; et après avoir fait allusion à la dépêche parue dans la presse locale au sujet d'une affirmation faite dans cette Chambre portant que dans le comté de Yale-Caribou il est impossible que l'élection se fasse le même jour que dans le reste de la province, il ajoute :

Je désire apporter la dénégation la plus catégorique à cette affirmation. Les élections provinciales ont eu lieu simultanément et avec les meilleurs résultats possibles, preuve que rien ne s'oppose à l'application de cette disposition.

Il ajoute que rien n'autorise l'ajournement de l'élection de Yale-Caribou à une date ultérieure à celle des élections pour le reste de la province.

M. MACPHERSON : Il faut faire imprimer les bulletins de vote à un certain endroit, les distribuer dans les différents sous-arrondissements de scrutin. Il y a 1,500 milles entre les districts sud et nord de Comox-Atlin et si on imprime les bulletins de vote à Nanaïmo comment pourrait-on arriver au lac à la Surprise dans le délai fixé, à moins d'employer un ballon ? On ne peut guère atteindre le lac à la Surprise en moins de onze jours et si la rivière est recouverte de glace, comme durant ma dernière élection, alors que celui qui portait les boîtes de scrutin fut obligé de se frayer un sentier pendant 80 milles avec les chiens, comment serait-il possible de surmonter pareille difficulté ? Quand le premier ministre de la Colombie-Anglaise affirme que la chose est possible, il fait une affirmation absolument inexacte, de l'avis de tous ceux qui connaissent le pays.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre de la Colombie-Anglaise sait que ce renseignement est exact, parce que cela s'est fait, en hiver, au cours de la dernière élection provinciale. Je ferai observer que la difficulté ne tient pas aux bulletins de vote, mais à l'affichage des proclamations annon-

çant l'élection. Il vous reste encore sept jours pour la distribution des bulletins de vote. Je le répète, en employant quatre agents pour faire la besogne que les quatre présidents d'élection accompliraient dans les élections provinciales, il est parfaitement possible de réaliser dans une élection fédérale ce qu'on a fait, au cœur même de l'hiver, durant le dernière élection provincale.

Sir WILFRID LAURIER : Le représentant du district (M. Duncan Ross) a déclaré que personnellement il ne bénéficie nullement du retard aporté à l'élection dans son district ; car, comme il le fait observer, l'organisation politique est complètement démantibulée, du moment que le résultat de l'élection générale est connu. Il y a le témoignage de M. McBride d'un côté, et celui du député (M. Duncan Ross) de l'autre côté. Nous pourrions bien adopter le texte proposé.

M. BERGERON : Autrefois, dans le comté de Gaspé, la présentation des candidats se faisait quinze jours avant l'élection.

Sir WILFRID LAURIER : Jadis.

M. BERGERON : Et tout fonctionnait bien. La désignation des candidats avait lieu quinze jours avant l'élection ; le scrutin se faisait au jour fixé pour les autres élections, et c'est ainsi que s'appliquait le principe si souvent préconisé, affirmant que toutes les élections doivent avoir lieu le même jour.

Sir WILFRID LAURIER : Cette dérogation ne s'applique qu'à cinq comtés sur deux cent vingt et un.

M. BERGERON : Le moins il y aura de dérogation le mieux cela sera.

M. FOWLER : L'argument que l'honorable député (M. Macpherson) a fait valoir relativement à Comox-Atlin ne s'applique pas à Yale-Caribou, car pareils embarras n'existent pas dans ce comté.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre insiste-t-il sur l'adoption de cette disposition relativement à l'élection de Kootenay, bien que son propre candidat déclare que la chose ne soit pas nécessaire ?

Sir WILFRID LAURIER : J'ignore les détails qui s'y rattachent.

(L'amendement est repoussé.)

M. LENNOX : Je désire proposer un amendement qui, dans une certaine mesure, vise le même objectif que la modification que nous venons de discuter. C'est un amendement à titre alternatif et qui figure sous le numéro 17 dans les Procès-Verbaux de la Chambre, pages 1239, 1240 et 1241. Cet amendement vise à ce que toutes les élections aient lieu, au Canada, le même jour, sauf dans le territoire du Yukon. Il s'appliquera à cinq ou six districts électoraux, où d'ordinaire pour le moment, on ajourne les élections à une date ultérieure. L'objectif se réalise en avançant les étapes préliminaires d'une élection et en faisant plus tôt les procédures qui exigent plus de délai. Ainsi, le bref d'élection serait transmis au président d'élection, ou bien aux présidents du scrutin, pour ces districts électoraux, assez tôt pour qu'il intervienne un intervalle de vingt et un jours francs, entre le jour de la réception du bref par le président d'élection et le jour fixé pour la désignation des candidats. La présentation des candidats a lieu quatorze jours, au lieu de sept jours avant l'élection. La disposition générale figurant à la page 1240 à titre de paragraphe 2 porte que dans le cas de tout district électoral dans lequel le Gouverneur général en conseil, après l'enquête voulue, en arrive à la conclusion que la proclamation ci-dessus ne peut être autrement affichée de manière à ce que le laps de temps requis s'écoule entre tel affichage et le jour de la présentation des candidats, le Gouverneur général fixe le jour de la présentation des candidats, comme je l'ai déjà dit ; de sorte qu'il appartient à l'exécutif de décider si, dans une circonstance spéciale, ces dispositions spéciales doivent s'appliquer, et alors il en fera l'application de manière à ce que toutes les élections aient lieu, le même jour, par tout le Canada.

M. FOWLER : Le premier ministre acceptera, sans doute, cet amendenent. A-t-il tellement perdu confiance dans les projets conçus qu'il tienne à ce que les élections dans ces districts aient lieu après l'élection générale.

Craint-il que si les élections ont lieu dans ces districts, le même jour que les élections générales, les électeurs ne confient leurs mandats à un adversaire du Gouvernement? Si je ne me trompe, nous votons près de $238,000,000, sans compter les primes à l'industrie du plomb ; à coup sûr, avec cette dépense, les ministériels doivent espérer l'emporter dans le pays, et surtout par ces temps si durs alors qu'on n'entend plus raisonner l'ancien cri de guerre " La Fortune et Laurier " il devrait consentir à ce que toutes les élections aient lieu le même jour.

Sir WILFRID LAURIER : Je le veux bien, mais il y a encore quelques Thomas incrédules dans cette Chambre. Cet après-midi, j'ai entendu dire que quelques députés n'attendent que l'issue des élections, pour nous mettre à la porte. Ils jouiront donc de tous les avantages.

M. FOWLER : Nombre de gens partagent les sentiments de ces Thomas sceptiques.

(L'amendement est repoussé.)

M. LANCASTER : Je propose :

18. Que ledit bill soit amendé en y ajoutant l'article suivant:

Est abrogé l'article 129 de ladite loi et remplacé par le suivant:

126. L'imprimeur, et si c'est une compagnie constituée en corporation, l'un des admnistrateurs de ladite compagnie, en délivrant les bulletins de vote à l'officier-rapporteur, doit lui remettre une déclaration assermentée devant ledit officier-rapporteur énonçant la description des bulletins de vote ainsi imprimés par lui, le nombre total de bulletins imprimés, le nombre de bulletins remis à l'officier-rapporteur, et le fait que nuls autres bulletins de vote n'ont été imprimés ni fournis à qui que soit, ni ne demeurent en sa possession ou sous son contrôle.

Le but visé par cet amendement est manifeste à la simple lecture, et je m'abstiens de toute explication.

L'hon. M. AYLESWORTH : A mon avis, l'amendement ne perfectionne nullement le texte de la loi actuelle. D'après la loi en vigueur, l'imprimeur est tenu de faire une déclaration sous serment. D'après la proposition, l'imprimeur, ou s'il s'agit d'une compagnie autorisée un des officiers exécutifs de la compagnie est tenu de dresser une déclaration sous serment. A mon sens, il convient d'imposer cette obligation à l'imprimeur plutôt qu'à un officier de la compagnie qui probablement ne sait à cet égard que ce qu'il tient de l'imprimeur lui-même. Aux termes de la loi l'imprimeur qui dresse la déclaration sous serment, est certainement un citoyen qui pourrait être passible de poursuites, s'il se rendait coupable de parjure. Si l'impression se fait dans le bureau d'une compagnie autorisée, la loi actuelle exigerait que quelqu'un figurant dans la catégorie de l'imprimeur de ces bulletins de vote dressât une déclaration sous serment. L'autre disposition de cet amendement exige que la déclaration sous serment soit dressée devant le président d'élection. Je ne m'explique pas qu'on préfère un fonctionnaire à un autre quand il s'agit de la déclaration sous serment. Je ne saisis pas l'objectif de cet amendement, à moins qu'on ne vise tout simplement qu'à présenter des modifications.

M. BERGERON : Le ministre de la Justice le sait sans doute, quelquefois ces bulletins de vote sont bien mal imprimés et assez souvent ils sont en quantité insuffisante. L'impression de ces bulletins paraît-il se fait dans différents bureaux d'imprimerie. On se sert pour cela de papier de médiocre qualité et quelquefois les bulletins sont maculés avant qu'on puisse s'en servir. On ne saurait prendre trop de précaution pour s'assurer l'impression de bulletins de vote convenables.

(L'amendement est repoussé.)

M. BENNETT : En conformité de l'amendement proposé par le député de Hastings-ouest, je propose l'article No 19. Comme la motion de l'honorable député a été aceptée, l'adoption de cet article en découle naturellement.

M. LANCASTER.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'adoption de cet article ne saurait soulever d'objections ; seulement il est difficile de saisir la nécessité de cet amendement. La loi actuelle oblige le président d'élection, en présence des candidats, de leurs agents et des électeurs présents, à ouvrir les boîtes de bulletins pour s'assurer qu'il ne s'y trouve pas d'autres boîtes de bulletins ni d'autres documents. On ne donne pas plus de force à cette disposition en obligeant le président du scrutin à constater si la boîte à scrutin est absolument vide. Ce n'est pas par l'accumulation d'adjectifs et d'adverbes qu'on rend le texte plus énergique.

M. BENNETT : Il est possible que dans la boîte à bulletins il existe des compartiments ou un mécanisme secret qui permette d'y insérer des bulletins de vote, comme cela est arrivé pour les boîtes à scrutin d'Addington.

M. FOWLER : Cet amendement rappellera au président du scrutin qu'il pourrait se trouver de semblables appareils dans la boîte à scrutin. Il est possible qu'il ignore l'existence de ces fraudes et il est bon de l'avertir que certains scélérats ont inventé des appareils de ce genre pour escamoter le vote populaire.

(L'amendement est repoussé.)

M. ALCORN : Je demande à proposer l'amendement n° 21 qui se trouve à la page 1241 des procès-verbaux. Cet amendement exige que la déclaration faite par l'imprimeur, sous serment, figure au dossier transmis par le présent du scrutin au greffier de la couronne en chancellerie.

(L'amendement est repoussé.)

M. DANIEL. Je propose l'amendement suivant qui figure à la page 1241 des Procès-Verbaux :

Que ledit bill soit amendé en y ajoutant l'article suivant:

Est abrogé l'article 226 de ladite loi et remplacé par ce qui suit:

226. Nul électeur qui a voté à une élection ne peut être contraint, dans une procédure judiciaire contestant la validité de l'élection ou du rapport, ou devant un comité du Parlement, ou une commission quelconque, de déclarer pour qui il a voté, mais il lui est loisible de le faire, et s'il le fait, sa déclaration sera admise en preuve.

La loi actuelle porte que nul électeur qui a voté au cours d'une élection n'est tenu de révéler le nom de celui en faveur duquel il a exprimé son suffrage ; et paraît-il, même lorsque le votant consentait à faire cette révélation, le tribunal a décidé que l'avocat n'avait pas droit de poser cette question au votant.

L'hon. M. AYLESWORTH : Cet amendement détruirait certainement le secret du scrutin ; car, s'il a été émis à un bureau de scrutin 100 suffrages et que quarante-huit suffrages aient été exprimés en un certain

sens et cinquante-deux dans l'autre sens, si vous autorisez chacun des cinquante-deux votants en question à révéler le nom du candidat en faveur duquel ils ont exprimé leur suffrage, cela révélerait immédiatement dans quel sens les quarante-huit autres électeurs ont voté ; et tandis que les cinquante-deux électeurs pourraient consentir à faire cette déclaration, il est possible que les quarante-huit autres s'y refusent et c'est précisément au bénéfice de ces derniers votants que la loi cherche à protéger le secret du scrutin. Serait-il prudent de modifier cette disposition. La loi actuelle ne s'applique pas à une procédure collatérale. Elle ne s'applique à aucune poursuite se rattachant à un acte criminel, alors qu'il importe de savoir en quel sens le bulletin a été marqué, elle ne s'applique qu'aux poursuites tendant à priver de son mandat le candidat heureux. Dans toute poursuite révoquant en doute la validité de l'élection, le votant est protégé par le fait que la loi défend de lui demander devant le tribunal en quel sens il a exprimé son suffrage. Il serait fort grave de modifier cette disposition et de défigurer ainsi cet article de la loi électorale, article auquel chacun apparemment attache la plus haute importance. A moins que vous ne soyez disposés à mettre tout à fait au rancart l'inviolabilité du secret et déclarer que le votant peut à son gré, marquer son bulletin de vote publiquement, sur le bureau de la salle, en présence de tous les spectateurs ou à trahir sa propre identité, par quelque écriture apposée sur le bulletin.

M. R. L. BORDEN : En ce qui concerne le secret, du moment qu'on admet qu'on peut obtenir l'information au moyen de quelque procédure collatérale, on ouvre la porte tout aussi grande que le fait la proposition en discussion.

Peu importe que l'information soit obtenue au cours d'une poursuite révoquant en doute la validité d'une élection ou au cours de quelque procédure collatérale : le secret du suffrage, dans le cas mentionné par le ministre, souffrira dans cette mesure-là même. La question est venue sur le tapis, devant le comité qui a empêché ou cherché à faire enquête sur les fraudes commises durant les élections de Huron-ouest et de Brockville, et après force discussions, il fut décidé qu'on pourrait demander aux témoins en quel sens ils avaient exprimé leurs suffrages. L'objectif visé par cet amendement est d'établir clairement qu'on ne saurait forcer le témoin à désigner le candidat en faveur duquel il a voté. Seulement il peut le faire, s'il le désire. Cette disposition à mon avis, est préférable, au texte actuel de la loi.

(L'amendement est repoussé.)

M. ALCORN : Je propose que le bill soit amendé par l'addition d'un article immédiatement après l'article 258. Cet article n° 258, traite du secret du scrutin et contient des dispositions touchant les faits qui sont déclarés contraires à la loi à cet égard. L'effet de cet amendement est d'aggraver la peine dont est passible le fonctionnaire qui se rend coupable de toute infraction aux dispositions de cet article.

Sir WILFRID LAURIER : Quelle est la peine actuelle?

M. ALCORN : Une peine pécuniaire ne dépassant pas $200 et l'emprisonnement pour six mois. Cet article décrète une peine de $100 au minimum et de $200 au maximum, l'incarcération pour six mois au moins, et de douze mois au plus, ainsi que l'interdiction du droit de vote.

M. LALOR : J'appelle l'attention du comité sur les violations du secret du scrutin dans le comté que je représente et à mon avis, on ne saurait décréter des peines trop sévères contre les fonctionnaires chargés de présider aux opérations du scrutin, quand ils violent le secret des suffrages dans l'exercice de leurs fonctions. Je n'affirme point que le parti libéral soit absolument responsable de cet état de choses, car cette pratique a sans doute existé dans une certaine mesure avant l'avènement des libéraux au pouvoir ; mais, dans le comté d'Haldimand, on pratique depuis nombre d'années le système de correspondance par signes et voici comment la chose se pratique : Le président du scrutin fait un signe au constable et celui-ci transmet ce signe a quelque autre personne et c'est ainsi qu'on sait dans quel sens l'electeur exprime son suffrage. Et s'il y a quelque distribution d'argent, il touche son prix. Le Gouvernement, j'espère, aggravera la peine attachée à la violation du secret des bulletins car nous tenons au secret du vote.

Sir WILFRID LAURIER : La pratique mentionnée par l'honorable député (M. Lalor) est illégale. A-t-on dirigé des poursuites pour ces infractions de la loi.

M. LALOR : Je crois que non, mais je prends la pleine responsabilité de ce que j'affirme à cet égard.

M. BERGERON : La loi prescrit-elle quelque chose à l'égard de l'aménagement des bureaux de vote?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BERGERON : Alors on n'applique pas la loi. En général, le bureau de vote se compose d'une salle unique. On suspend un rideau dans un coin. Sans doute, si quelqu'un désire passer derrière le rideau, pour faire sa marque sur son bulletin de vote, le secret est observé, car les personnes qui se trouvent dans la salle ne sauraient voir ce qui se passe derrière le rideau. Ils ne sauraient non plus voir au-dessus du rideau, car il a généralement six pieds de hauteur et davantage. Mais disons que le votant ait besoin des services du président

du scrutin, pour faire sa marque sur le bulletin ; alors il passe derrière le rideau en compagnie du président du scrutin et de deux agents, et lorsqu'il désigne le candidat en faveur duquel il désire émettre son suffrage, toutes les personnes qui se trouvent dans la salle peuvent l'entendre, de sorte que dans ce cas-ci évidemment, il n'existe pas de secret du scrutin. Si je ne me trompe, la loi porte que la salle doit être aménagée de toute autre façon, de sorte que lorsqu'il est nécessaire de demander au votant en faveur de quel candidat il vote, le président du scrutin seul puisse saisir sa réponse sans qu'elle parvienne aux oreilles des autres personnes présentes dans la salle de vote.

L'hon. M. AYLESWORTH : La seule objection que je puisse formuler contre cet amendement c'est qu'il accentue davantage les anomalies et les disparités entre les différentes peines en tant qu'il vise à assurer une plus grande sévérité, c'est parfait.

(L'amendement est adopté.)

M. ALCORN : Je désire proposer un amendement sur lequel j'attire tout spécialement l'attention du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) : Je propose d'insérer l'amendement suivant à titre d'article 278a:

278a. Est coupable de l'acte criminel de corruption et passible d'emprisonnement pour une période d'un an au plus et de six mois au moins, et en outre du paiement de mille dollars avec dépens, à toute personne qui en poursuit le recouvrement, quiconque, directement ou indirectement, de lui-même ou par un autre, avant ou pendant une élection, de façon à induire ou de façon à ce que cela puisse induire un ou des électeurs ou les électeurs d'un district électoral à voter pour ou contre un candidat ou à s'abstenir de voter, en adressant la parole publiquement, ou par écrit ou par une publication imprimée ou autrement, offre ou promet de procurer ou cherche à procurer, ou suggère la probabilité qu'il sera dépensé des deniers publics en Canada, dans les limites d'un ou de plusieurs districts électoraux, si et au cas seulement où cet électeur ou ses électeurs obtiennent ou aident à obtenir l'élection d'un candidat quelconque ou du candidat d'un parti politique quelconque ou du candidat d'un parti politique quelconque, ou qui avec l'intention et en la manière susdite, menace ou promet d'obstruer, de retarder, d'entraver, d'empêcher ou de diminuer la dépense desdits deniers.

Cette disposition ne figure pas dans la loi actuelle. Je ne tiens pas au texte même, et si le Gouvernement approuve le principe et désire apporter quelque modification, j'y consens volontiers. Mais quant au principe même, le Gouvernement doit en tenir compte.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je dois l'avouer, en préconisant cet amendement l'honorable député s'élève à des hauteurs que je ne saurais atteindre. A mes yeux, l'abus qu'il signale dans cet amendement ne saurait figurer parmi les pratiques entachées de corruption. Tout homme public peut légitimement discuter une question d'intérêt public dans le district électoral où il adresse la parole aux électeurs. Tout candidat qui brigue les suffrages dans une localité ou un district électoral s'identifie par là même avec cette localité, s'engage soit tacitement soit explicitement à tenter tous ses efforts pour protéger les intérêts des électeurs qui lui confient un mandat électif au Parlement. S'il peut travailler au bénéfice de son comté en demandant à titre de député, que le Gouvernement accorde son concours financier à quelques travaux publics affectés à cette localité, il peut sans enfreindre la loi, prendre pareille attitude soit au Parlement soit ailleurs. En prenant cette attitude, il ne consulte pas les intérêts d'un parti politique au détriment du parti adverse ; il épouse la cause des électeurs du comté qui lui confient un mandat électif au Parlement et en cela, à mes yeux, il prend une attitude absolument légitime. Voilà une question publique sur laquelle tout citoyen qui pose sa candidature en vue d'obtenir une charge publique est tenu d'exprimer son opinion et il doit exprimer cet avis en toute liberté et en toute candeur. Je le déclare ici, sans vouloir blesser les justes susceptibilités de qui que ce soit : en principe, il n'y a aucune différence entre le fait de se prononcer en faveur de l'érection d'un bâtiment civil, d'un quai public ou de tout autre ouvrage d'intérêt public dans un comté, et le fait de demander l'amélioration de la situation financière d'une province, soit sous forme d'une augmentation de subsides, soit en lui accordant la gestion et la maîtrise de ses terres domaniales ou de toute autre propriété publique. Si la première pratique est entachée de corruption, l'autre l'est également. Mais à mon avis, ni l'une ni l'autre de ces pratiques n'est entachée de corruption, et ce candidat se borne à demander d'une façon légitime une mesure qui lui semble s'inspirer de l'intérêt public, au bénéfice de toute une province ou au bénéfice d'un territoire moins étendu, d'un township, d'un groupe de la population ou de toute fraction de territoire.

M. ALCORN : Le ministre de la Justice perd complètement de vue le but de l'amendement. La question n'est pas de savoir si un homme public a le droit de préconiser l'érection d'un bâtiment civil ou la dépense de deniers publics dans telle ou telle localité ; il s'agit de savoir s'il a le droit de prendre cette attitude dans le but d'influer sur les suffrages des électeurs dans ce district électoral. Affirmer que cette dépense de deniers publics s'exécutera, si les électeurs accordent leurs suffrages à tel candidat et qu'elle ne s'effectuera pas, s'il n'est pas élu, voilà ce que l'article cherche à empêcher.

M. R. L. BORDEN : L'article ne tend nullement à limiter la discussion au sein du

Parlement, elle ne vise pas à empêcher un candidat de formuler un système à l'égard de telle question en particulier, comme le ministre de la Justice l'a déclaré ; mais il tend à empêcher l'achat des suffrages de tout un groupe de population, en affirmant que si tel candidat est élu, alors telle dépense publique s'exécutera et que dans le cas contraire, cette dépense ne s'effectuera pas. A mes yeux, il n'y a aucune différence entre les promesses de ce genre faites à tout un groupe de population ou à tout un comté, et le fait de corrompre un électeur individuellement ou d'acheter son suffrage.

M. FOWLER : Si mon collègue, le député de Prince-Edouard (M. Alcorn) examine la liste des crédits supplémentaires et la longue liste, à triple colonne, des subventions accordées au chemins de fer et autres choses de ce genre, il doit être bien optimiste, s'il espère que le premier ministre acceptera cet amendement. S'il se souvient de certaines promesses faites par un certain candidat à l'élection de 1904, mon collègue doit être doué d'une foi bien robuste, s'il croit que le ministre de la Justice sera d'humeur à accepter cet amendement. Je pourrais aussi lui rappeler le jour où on promit aux citoyens d'une certaine section du pays de leur faire présent d'une magnifique horloge s'ils votaient en faveur de tel candidat, et le jour où on leur donna à entendre que s'ils confiaient leur mandat électif à un certain candidat, le Gouvernement construirait un canal se dirigeant dans une certaine direction, et au cas ou le candidat ne serait pas élu, ce canal prendrait une autre orientation. Voilà autant de promesses faites par les candidats ministériels, et mon collègue doit être bien optimiste, s'il s'est flatté de l'esprit que le premier ministre et ses collègues accepteraient l'amendement.

Sir WILFRID LAURIER : Cette objection ne manque pas de valeur. Les demandes présentées au Gouvernement en obtention de travaux publics de tout genre, vont sans cesse se multipliant. J'ai été assailli d'une telle multitude de demandes formulées par les députés de la gauche, au cours de la session, que réellement il nous a été bien pénible de ne pouvoir gratifier leur demande. Le député de King-et-Albert (M. Fowler) lui-même nous a demandé avec instance la construction de certains travaux et sa demande était parfaitement légitime.

M. FOWLER : Ma demande est plus que légitime.

Sir WILFRID LAURIER. Alors, c'est suffisant.

M. FOWLER : Le premier ministre en conviendra, un député peut bien s'intéresser à obtenir certains travaux publics pour son comté. Comment ! mais le ministre des Travaux publics ne m'a-t-il pas reproché, bien à tort il est vrai, de n'avoir pas demandé l'exécution de certains travaux, que j'avais demandés à mainte et mainte reprise ? Le ministre était absent de la Chambre à cette époque. Il exerçait ses talents dans une autre sphère politique où il déployait une grande activité. Quoi qu'il en soit, un député a bien le droit de demander l'exécution de ces travaux au bénéfice de son comté ; il a le droit de chercher à influencer le Gouvernement et à le convaincre de la nécessité de certains travaux publics dans son comté. Mais à coup sûr le premier ministre doit saisir le contraste qui existe entre un candidat qui s'adressant à ses commettants, leur dit : "Si vous m'élisez, le canal se dirigera vers Port-Hope, et si vous me refusez votre mandat, le canal passera par Trenton." De l'avis du premier ministre est-ce là une attitude légitime. N'est-ce pas là chercher à corrompre les électeurs d'un comté, en les engageant à voter en un certain sens ? Quelle différence établissez-vous entre pareille attitude et le fait d'offrir a un pauvre électeur un billet de banque de $5? Toute la différence c'est que dans le premier cas vous exercez la corruption en grand tandis que dans le dernier cas vous l'exercez individuellement, et c'est là précisément l'abus que tend à réprimer l'amendement présenté par le député de Prince-Edouard.

(L'amendement est repoussé.)

M. BERGERON : J'aurais été bien aise qu'on eût inséré dans la loi une disposition empêchant un candidat de poser sa candidature dans plus d'un comté. Mais, paraît-il, cela ne saurait se faire, d'autant plus que la mise en candidature d'un citoyen peut s'effectuer sans son consentement. Dans les procès-verbaux j'ai inscrit un amendement portant que lorsqu'un candidat a été élu dans un comté ou plusieurs comtés, il sera tenu de transmettre sa démission de député du comté ou des comtés dont il ne veut pas accepter le mandat, et cela dans les trente jours qui suivent son élection ; cette lettre de démission devant être transmise au greffier de la couronne en chancellerie, vu qu'il n'y aura pas d'Orateur, à cette époque.

Advenant qu'il ne transmette pas sa démission dans les trente jours, le siège peut être déclaré vacant, mais le fait de choisir de préférence un comté, ne saurait empêcher que la validité de son élection ne soit révoquée en doute devant les tribunaux. Si on demande aux tribunaux l'invalidation d'une élection, il ne sera pas émis de bref d'élection avant que le tribunal se soit prononcé sur la demande d'invalidation.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sache pas qu'il existe beaucoup d'abus de ce genre. Sir John Macdonald fut élu en 1882 pour le comté de Carleton et un autre collège, mais il s'écoula quelques années, avant qu'il fît son choix parce qu'une de ces élections était l'objet d'une demande d'invalidation.

M. FOWLER : Le ministre des Postes a fait la même chose.

Sir WILFRID LAURIER : Supposons que la validité de son élection soit révoquée en doute devant les tribunaux, est-ce que vous l'obligeriez à faire le choix de son comté, tandis que les tribunaux sont saisis de la demande en invalidation ?

M. BERGERON : Sir John Macdonald et M. Préfontaine ont siégé ici pendant quelques sessions, avant de choisir le comté dont ils désiraient conserver le mandat. Le but de cette disposition est d'empêcher qu'un comté demeure sans représentant ici, pendant deux sessions.

L'hon. M. LEMIEUX : Disons qu'un député soit déclaré déchu de son mandat, à la suite d'une pétition en invalidation d'élection présentée par un comté que ferait l'honorable député ?

M. BERGERON : Si le ministre était élu pour Gaspé et Nicolet, et que conformément à cet amendement, il eût adressé au greffier de la couronne en chancellerie sa lettre déclarant qu'il a fait choix du comté de Gaspé, cela ne saurait empêcher la présentation d'une pétition en invalidation de son élection dans Nicolet. S'il était déclaré déchu de son mandat, pour un acte commis au cours de l'élection de Nicolet, il serait privé de deux mandats, car celui qui est déclaré inhabile à exercer son mandat ne saurait siéger au Parlement.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député révoque en doute une vieille maxime ayant cours en Angleterre et portant qu'un citoyen peut poser sa candidature dans un, deux, trois ou quatre comtés.

M. BERGERON : Cela n'empêche pas la chose.

M. FOWLER : Cela n'empêche pas de poser sa candidature, mais cela l'empêche simplement d'exercer son mandat.

(L'amendement de M. Bergeron est rejeté.)

M. FOWLER : Je demande à proposer l'amendement n° 26 qui figure à la page 1243 des Procès-Verbaux. L'amendement est ainsi conçu :

Est modifié le paragraphe 1 de l'article 269 de ladite loi, en retranchant tous les mots à partir du mot "devra" inclusivement, dans la quinzième ligne, et en y substituant les mots: "est coupable de manœuvre frauduleuse, et passible d'une amende de $200, avec dépens, en faveur de quiconque en fera le recouvrement, et de plus, sur conviction, sera emprisonné pendant un an."

Cet amendement est apporté à l'article relatif à l'intimidation et il fait de l'intimidation une manœuvre entachée de corruption. Aux termes de la loi, celui qui se rend coupable de cette infraction est passible d'une peine de $200, et l'amendement ajoute qu'il est aussi passible de l'emprisonnement pour un an.

M. FOWLER.

L'hon. M. AYLESWORTM : Cet amendement, à mon avis, n'a pas de raison d'être. L'article porte que l'ingérence indue est une manœuvre entachée de corruption, mais, cette disposition est expressément établie par l'article 278 et il arrive fréquemment que cette manœuvre entachée de corruption annule l'élection. L'amendement atténue la peine actuelle, vu que c'est aujourd'hui un délit qui rend le contrevenant passible de cinq années d'emprisonnement, outre la peine de $200.

(L'amendement est repoussé.)

Il est fait rapport du bill.

USAGE DU TABAC PARMI LA JEUNESSE.

Délibération des amendements apportés par le Sénat au bill déposé par M. Aylesworth, tendant à réprimer l'usage du tabac chez les jeunes personnes.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : L'amendement le plus important est l'abaissement de la limite d'âge de dix-huit à seize ans. D'après la teneur du bill dont cette Chambre a été saisie, l'âge est fixé à seize ans, mais par l'amendement apporté en comité, cet âge a été porté à dix-huit ans. Le sénat a aussi modifié les dispositions de la loi relative à la confiscation du tabac trouvé en possession d'une jeune personne de seize ans, de façon à ce que cette confiscation s'étende au tabac à mâcher, aussi bien qu'au tabac à fumer. Cet amendement tend aussi à autoriser le constable à confisquer tout tabac qu'il trouve en la possession d'une personne âgée de moins de seize ans, soit que cette personne fume, mâche du tabac ou s'apprête à fumer ou à le mâcher. Au troisième article vient s'ajouter un paragraphe qui impose une peine aux jeunes gens qui fument dans une rue ou sur une place publique :

Le juge aura le devoir d'examiner sous serment ou affirmation toutes les personnes comparaissant devant lui, et qui sont trouvées coupables de la violation du présent article, touchant les lieux ou les personnes de qui elles ont acheté ou obtenu des cigarettes ou du papier à cigarette ou du tabac trouvés en leur possession, et tout refus de répondre à ces questions d'une manière satisfaisante aux yeux du juge, sera tenu pour désobéisance au tribunal.

Si on pose pareille question à celui qui est examiné sous la foi du serment, il ne saurait refuser de répondre à cette question et s'il refuse de le faire, il est tenu pour coupable de désobéissance au tribunal.

Je demande à proposer l'adoption de l'amendement.

M. MILLER : Je propose :

Que les amendements du Sénat ne soient pas acceptés et que le bill soit renvoyé au

comité de la Chambre pour plus ample délibération.

M. FOWLER : L'amendement du Sénat se rattache aux jeunes gens qui fument ou mâchent du tabac ou se disposent à le fumer ou à le mâcher. Comment est-il possible de dire que quelqu'un s'apprête à fumer du tabac ? Il est impossible de pousser l'absurde plus loin que l'ont fait les membres du Sénat.

M. MILLER : Je m'oppose surtout à l'amendement du Sénat, qui porte la limite d'âge de dix-huit à seize ans. Le sénateur Power a présenté cet amendement, et son argument le plus probant repose sur l'affirmation que la limite d'âge dans les provinces est de seize ans. Je dois faire observer que dans les provinces d'Ontario et du Nouveau-Brunswick la limite d'âge est de dix-huit ans. De l'avis de l'honorable sénateur, l'usage du tabac est une infraction de peu d'importance. La Chambre ne désire pas punir les jeunes gens qui fument du tabac, parce que ce serait contraire à la loi morale, mais plutôt à cause des effets pernicieux de cette habitude sur l'organisme humain. Le sénateur Davis, parlant à l'appui de la limite d'âge de seize ans, affirme que les garçons de cet âge gagnent souvent leur vie...

Des VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR : L'état de la question est celui-ci : la Chambre a adopté un projet de loi, l'a transmis au Sénat, qui y a apporté certaines modifications. En pareille circonstance, la Chambre doit ou bien acquiescer à ces amendements ou bien les rejeter. La Chambre ne saurait se livrer à la discussion de l'amendement proposé dans le but de renvoyer le projet de loi au comité. Il s'agit d'acquiescer aux amendements apportés par le Sénat ou bien de les rejeter.

M. MILLER : Alors, je propose que les amendements apportés par le Sénat ne soient pas adoptés.

M. FOWLER : Cet amendement donne le coup de grâce au projet de loi.

M. l'ORATEUR : La motion du ministre de la Justice tend à l'adoption de l'amendement. Si cette motion est repoussée, le résultat sera identique à celui que l'honorable député (M. Miller) cherche à obtenir.

La motion de l'hon. M. Aylesworth est adoptée ; les amendements sont lus pour la 2e fois et adoptés.

AMENDEMENT A LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Le bill (n° 204) déposé par l'hon. M. Aylesworth, tendant à amender le chapitre 38, des Statuts de 1907, amendant la loi des chemins de fer, est lu pour la 2e fois et la Chambre se déclare en comité pour le délibérer.

L'hon. M. AYLESWORTH : Une loi de la dernière session, le chapitre 39, statue sur le dépôt, chez le Secrétaire d'Etat, des actes de mortgage sur propriétés de chemins de fer pour garantir le rachat d'obligations.

Aux termes du statut, l'effet de ce dépôt est en substance le même que celui du dépôt d'une hypothèque mobilière dans le bureau de quelque fonctionnaire du comté dans lequel sont situés les biens. L'hypothèque pourra désomais être invoquée à l'encontre des créanciers hypothécaires, ou acheteurs, subséquents. De même l'article suivant prescrivait qu'une hypothèque consentie par la compagnie de chemin de fer sur son matériel roulant et déposée au bureau du secrétaire d'Etat pourrait être validement invoquée à l'encontre de créanciers postérieurs. Puis vient la disposition dont le rappel est demandé. Aux termes de cet article, à l'égard de toute compagnie hypothéquant son matériel roulant, en vue de s'assurer de telles obligations, le dépôt comme ci-dessus aura le même effet que dans le cas d'une compagnie de chemin de fer. La validité d'une telle disposition me paraît très douteuse. En tout cas, il est douteux que le parlement fédéral puisse légalement, aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, édicter une telle disposition relative non pas à l'entreprise ou aux biens d'une compagnie de chemin de fer, mais simplement aux propriétés qu'elle a dans les limites de la province.

Les autres dispositions de l'acte ont trait à une législation qui est de notre compétence, la réglementation générale des chemins de fer, et elles sont certainement valides en autant qu'elles visent les compagnies de chemins de fer constituées par le parlement fédéral. Toutefois, l'opportunité de cette disposition est pour le moins douteuse, et, dès qu'il en eût pris connaissance, le sous-ministre de la Justice en fit l'observation, dans une lettre qu'il écrivit un jour ou deux après la prorogation, aux avocats à la demande de qui ces dispositions avaient été insérées dans le projet de loi. Elles furent insérées au Sénat, et si cette disposition y fut laissée, c'est par suite de quelque malentendu entre cet avocat et le sous-ministre, qui avaient été consultés à cet égard avant le dépôt de l'amendement. Une telle disposition pourrait être dangereuse pour des compagnies propriétaires de matériel roulant, qui compteraient sur cette disposition, dans le cas où elle continuerait de figurer dans nos recueils de loi, et on a jugé qu'il serait opportun de la rappeler le plus tôt possible. Le présent projet de loi devait être déposé plus tôt dans le cours de la session ; la délibération en a été différée, parce qu'on a pensé qu'il y aurait lieu, peut-être, de l'insérer dans quelque projet de loi général portant modification de la loi des chemins de fer ; mais comme il n'a pas été déposé de tel projet de

loi général, on a cru bon de le présenter sous sa forme actuelle.

(Rapport est fait du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET TENDANT A ACCORDER DES GRATIFICATIONS AUX VOLONTAIRES DU SUD-AFRICAIN.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 109) déposé par M. Oliver, tendant à autoriser l'octroi de gratifications aux volontaires qui ont servi la couronne au Sud-Africain.

Sur l'article 2.

L'hon. M. OLIVER : Cet article a été réservé en vue d'assurer les avantages conférés par cet article, non seulement aux volontaires qui se sont enrôlés dans le contingent canadien pour service dans l'Afrique du Sud, mais aussi des Canadiens, ou personnes domiciliées au Canada, qui ont servi dans l'Afrique du Sud dans aucun corps anglais, et aussi en vue de la déclarer applicable aux infirmières attachées aux troupes. L'amendement rédigé à cet effet est ainsi conçu :

Le présent acte est applicable à tous volontaires alors domiciliés au Canada qui ont servi dans les troupes anglaises au Sud-Africain durant les années 1899 à 1902, ou qui, étant ainsi domiciliés, se sont enrolés dans ces contingents canadiens ou ont été désignés pour servir dans ces contingents canadiens qui se sont rendus dans le Sud-Africain pour faire ce service, mais par suite de la conclusion de la paix n'ont pas fait de service actif.

2. Le terme " volontaire " sera censé comprendre les infirmières.

M. FOWLER : Ne s'est-il pas rendu sur les lieux durant la guerre des instituteurs ou institutrices qui ont fait la classe aux Boers dans des camps de concentration ?

L'hon. M. OLIVER : Oui, il s' y est rendu des instituteurs ou institutrices, je ne me propose pas de déclarer l'acte applicable à d'autres que les personnes mentionnées dans cet article.

M. LEFURGEY : Comme j'ai eu l'honneur d'être le premier à proposer à la Chambre que tous les volontaires qui sont allés au Sud-Africain, qu'ils fussent des provinces des prairies ou d'autres parties du Canada, eussent droit à cette subvention, je me réjouis à la nouvelle que le Gouvernement a enfin décidé de donner suite à cete demande par la présente motion.

M. BERGERON : J'approuve beaucoup cete mesure, et je regrette seulement que l'honorable ministre n'ait pas été à même, avec toutes les terres que nous avons dans le Nord-Ouest, d'offrir quelque chose à ceux qui ont combattu à la frontière en 1866 et en 1870. Il a été adressé de nombreuses demandes au Parlement depuis, et on a promis à ces hommes de donner à leur requête une attention qui n'y a jamais été donnée. Le Canada est assez riche pour récompenser ceux qui ont pris les armes pour sa défense, et certs il devrait le faire. Il donnerait ainsi quelque encouragement au patriotisme de nos jeunes gens, qui sauraient dès lors, que les services rendus par eux aux époques de péril, ne seront pas oubliés ni dédaignés.

M. R. L. BORDEN : Ne serait-il pas opportun d'ajouter les mots " l'un et l'autre inclusivement ", après 1902? L'article dit " pendant les années 1899 à 1902 ", et j'imagine que ces deux années sont incluses.

M. HERRON : Dans le cas où un volontaire vendrait son titre, lui faudrait-il se présenter au bureau des terres, en vue de choisir le terrain, comme dans le cas des métis?

L'hon. M. OLIVER : Non, c'est la différence entre les deux. Dans le cas du scrip aux métis, il était expressément dit qu'il ne pourrait être transporté, tandis que dans le cas actuel, le transport est formellement autorisé.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi.

RENVOI DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET MODIFIANT LA LOI D'INSPECTION.

Le projet de loi (n° 203), déposé par M. Oliver, tendant à modifier la loi sur l'inspection et la vente au sujet des grains, est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

M. STAPLES : Je proteste contre la proposition de discuter le présent projet de loi à une heure aussi avancée de la nuit. Il intéresse particulièrement les provinces des prairies de l'Ouest, et c'est une des mesures les plus importantes qui aient été présentées à la Chambre. Il se trouve un très petit nombre de membres présents, et ce serait traiter par trop cavalièrement nos agriculteurs que de presser l'adoption de ce projet de loi dans ces circonstances. Personne n'a plus grande hâte que moi de quitter Ottawa, mais j'y resterai le temps nécessaire pour sauvegarder les intérêts de la classe agricole le plus effectivement qu'il me sera possible.

M. BERGERON : Nombre de députés de l'Ouest sont désireux de discuter le présent projet de loi, et à mon avis, il ne devrait pas être délibéré ce soir.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

ADOPTION DU PROJET CONCERNANT LA MAGISTRATURE DU MANITOBA ET DE L'ONTARIO.

Le projet de loi (n° 206), déposé par M. Aylesworth, tendant à modifier la loi concernant la magistrature est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

L'hon. M. AYLESWORTH : Ce projet de loi tend à la radiation des mots " soixante-et-sept " dans l'acte, et à leur remplacement par les mots " soixante-et-neuf ", en vue de la nomination de nouveaux juges de district.

M. BERGERON : L'autre jour j'ai demandé au très honorable premier ministre s'il se proposait de donner suite à la déclaration de la législature provinciale de Québec, quant à la nécessité de deux nouveaux juges dans le district de Montréal et d'un nouveau juge dans le district de Québec. Il a répondu que le Gouvernement avait décidé d'en conférer avec les diverses provinces avant d'agréer leurs demandes. Il a émis l'opinion que le nombre des juges dans Québec et dans les autres provinces serait suffisant, si la pratique suivie était modifiée. Je trouve étrange maintenant qu'il nous invite à nommer des juges dans les autres provinces, et non pas dans la province de Québec.

L'hon. M. AYLESWORTH : J'ai lu dans le compte rendu des débats de l'autre jour, la réponse faite par le leader de la Chambre à la question de l'honorable membre. Je n'ai en réalité rien à ajouter à la réponse faite par le premier ministre. Je n'ignore pas que la législature de Québec a voté la loi requise nommant un nombre additionnel de juges, et que ces nominations additionnelles ont fait le sujet d'un échange de correspondance entre le département de la Justice et le département du procureur général de la province de Québec. La question en est une de grande importance, et de règlement difficile. Aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, nous ne sommes consultés à l'égard d'aucun législation tendant à la nomination d'un nombre supplémentaire de juges dans aucune province.

D'autre part, c'est le gouvernement fédéral qui est appelé à payer les traitements des juges et à leur servir des pensions. Dans ces circonstances, bien que, d'après la lettre de la constitution, la province ne soit aucunement appelée à consulter le gouvernement fédéral à l'égard de l'adoption d'une mesure pour la nomination de nouveaux juges, certes, il serait favorable au maintien de la bonne entente, dans l'exercice des fonctions respectives des divers gouvernements, que la question fût débattue au préalable entre les gouvernements intéressés et que les autorités fédérales fussent mises à même d'exprimer leur avis quant à la nécessité d'une telle nomination.

Et je dois dire que des mesures ont été prises dans ce sens et qu'on va s'efforcer de trouver quelque moyen d'éviter à l'avenir que les législatures locales ne rendent de décisions auxquelles il ne serait pas subséquemment donné suite aussi promptement que ces législatures le désireraient, ou ne décrètent la nomination de juges additionnels dont le besoin n'est pas très apparent. Or, dans le cas de la province de Québec, d'après les renseignements que j'ai pu obtenir, le personnel des juges serait très suffisant, du moins numériquement. On est d'avis qu'il se trouve déjà un nombre suffisant de juges de la cour Supérieure dans cette province pour expédier les affaires, si seulement le travail était distribué autrement. Dans l'état actuel des choses, la besogne est trop forte pour les juges dans les villes de Québec et de Montréal, tandis que dans les districts ruraux, il se trouve, à ce qu'on m'informe, plus d'un juge qui n'en serait que mieux s'il avait un peu plus à faire ; du moins, le nombre des affaires dans ces districts n'est pas tellement grand que le personnel actuel des juges ne puisse facilement les expédier, et continuer d'avoir de certains loisirs.

Dans ces circonstances, s'il était possible de formuler un plan pour la distribution plus égale du travail, et pour l'utilisation des juges de la campagne en vue de l'instruction de causes dans les districts urbains, il ne serait pas nécessaire, semble-t-il, d'ajouter aux frais de l'administration de la justice dans la mesure que le nécessiterait la nomination de nouveaux juges.

Le même état de choses existe dans la province de l'Alberta où il a été nommé des juges seulement l'année dernière ; les autorités provinciales demandent la nomination d'un nouveau juge à la cour Supérieure. C'est la difficulté qui surgit constamment, et considérant l'état de choses que je viens de décrire, on a pensé que, pour cette année du moins, nous ne saurions convenablement proposer à la Chambre de nommer de nouveaux juges là où il existe des tribunaux et un certain nombre de juges pour expédier la besogne judiciaire. En conséquence, ce projet de loi se borne à pourvoir aux appointements de deux juges dont les charges ont été récemment créées dans le nouvel Ontario (ou Ontario du Nord), où se trouvent fixés des colons à de grandes distances de toute cour de justice, et où il a été établi de toute pièce, dans deux districts, des tribunaux prêts à fonctionner dès qu'un juge aura été nommé. De même, la législature de la province du Manitoba demande l'établissement d'un nouveau tribunal dans la partie nord de son territoire, où l'agglomération des habitants a déterminé un surcroît d'affaires ; et nous nous proposons, par le présent projet de loi, de pourvoir aux appointements de ce juge de cour de comté. Mais là où il existe des tribunaux, et où il se trouve des juges, nous avons cru que la province devrait pouvoir se passer de nou-

velles nominations, du moins pour une année encore, soit en opérant quelque nouvelle répartition du travail ou d'autre manière, et sans imposer au Dominion la dépense qui serait nécessaire de ce chef.

Sur l'article 2 (Manitoba.—juges des cours de comté).

M. R. L. BORDEN : Cet article se borne à augmenter de deux le nombre des juges de cour de comté dans le Manitoba, si je ne me trompe.

L'hon. M. AYLESWORTH : D'un seul. Il en a été nommé un de plus, l'année dernière, ce qui a porté leur nombre à sept ; il est maintenant porté à huit.

M. STAPLES : Quand le nouveau juge sera-t-il nommé?

L'hon. M. AYLESWORTH : Tout ce que je puis dire c'est qu'aussitôt que le projet de loi relatif au traitement aura été voté, la question sera mise à l'étude, ce qui n'a pas encore été fait.

M. STAPLES : Alors l'honorable ministre n'est pas en mesure de nous dire qui l'on se propose de nommer juge?

Sur l'article 3. (Pension au chef ou sous-chef du bureau des commissaires de chemin de fer, si précédemment il était juge).

M. R. L. BORDEN : Je crois que cet amendement doit s'appliquer au sous-chef de la commission—bien que cette mesure ait pu être édictée précédemment,—et tend à réduire la période requise pour donner droit à la pension, de quinze ans à douze ans. Quelle est la raison de ce changement?

L'hon. M. AYLESWORTH : Lorsque la charge de chef de la commission devint vacante par la mort de M. Killam, et qu'il fut question de lui trouver un successeur, sa succession fut offerte au titulaire actuel, M. Mabee. Il fit observer sur-le-champ qu'en acceptant cette charge, il allait perdre tout droit à une pension à titre de juge. L'acte des Chemins de fer ne confère aucun droit à une pension, et c'était là une considération à laquelle il attachait beaucoup d'importance. Aux termes du statut, il faut quinze années de service en qualité de commissaire des chemins de fer, ou cinq ans de service en qualité de juge et dix années en qualité de commissaire des chemins de fer. Or, M. Mabee n'avait pas exercé durant cinq ans les fonctions de juge ; et il demanda qu'il fût pris quelque mesure pour qu'il ne perdît pas son droit à une pension, dans le cas où il accepterait de remplir cette nouvelle charge. Sa demande fut jugée raisonnable, et c'est uniquement dans ce but que ce changement est opéré.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas qu'il soit question dans l'article 21 d'une période de cinq ans.

L'hon M. AYLESWORTH : La période de douze ans est substituée à celle de quinze et la période de deux ans à celle de cinq. La disposition fut édictée tout d'abrd lorsque M. le juge Killam quitta le banc pour accepter cette charge. Dans son cas, il n'y avait pas lieu de restreindre la période, vu qu'il avait exercé les fonctions de juge durant plus de cinq années. J'ignore pourquoi il avait été fixé une période de quinze ans de service, à titre de commissaire, ou de cinq ans, à titre de juge.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU PROJET MODIFIANT LA LOI SUR LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le projet de loi (n° 210), déposé par M. Aylesworth, tendant à modifier la loi sur les territoires du Nord-Ouest, est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 5.

M. R. L. BORDEN . Je crois que le bill tend simplement à étendre la juridiction des tribunaux de ces trois provinces aux territoires situés vers le nord, sauf qu'il sera nécessaire d'obtenir l'autorisation de la cour en vue de l'émission d'exploits.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'effet est de donner au demandeur le choix entre les diverses provinces. Quel que soit l'endroit dans les territoires où se produit le fait donnant lieu à la poursuite, le demandeur pourra s'adresser aux tribunaux de la province d'Ontario, mais le juge sera à même de refuser d'instruire sa cause, et pourra l'envoyer devant les tribunaux de quelque autre province, mieux à même d'instruire l'affaire.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

RENVOI DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 183), déposé par M. Brodeur, tendant à modifier la loi sur la marine marchande du Canada.

M. J. D. REID : Le ministre ne pourrait-il pas remettre la délibération de ce bill à la prochaine session ? Je n'en vois pas la nécessité pour le moment. Les intérêts de la navigation au pays ne souffriront pas si nous remettons la discussion de ce projet de loi de quelques mois.

L'hon. M. BRODEUR : Il renferme des modifications très importantes.

M. J. D. REID : La loi actuelle suffira d'ici à ce que le Parlement soit convoqué de nouveau. Ce projet de loi a été préparé

par un de ses fonctionnaires, et bien qu'en théorie il puisse être parfait, je ne crois pas qu'il le soit en pratique, et, dans l'intérêt de la navigation, il y aurait lieu de réserver le projet de loi.

L'hon. M. BRODEUR : Certains amendements devraient être adoptés sans faute. Par exemple, les dispositions relatives aux embarcations mues à la gazoline. Il est de la plus grande importance que cette disposition soit adoptée, cette année, sinon, nos navires seront l'objet de distinctions injustes au profit des navires des Etats-Unis.

M. J. D. REID : Je ne suis pas de cet avis.

M. A. K. MACLEAN : Le représentant de Leeds (M. Taylor) a pressé, l'autre jour, l'adoption de ce projet de loi et s'est plaint du retard. Une autre circonstance à noter, c'est que le gouvernement impérial a édicté deux modifications de l'acte de la marine marchande, qu'il nous importe d'insérer dans notre législation afin de les rendre conformes. Je veux dire les dispositions relatives à la charge sur pont et à l'inscription des navires.

M. J. D. REID : Je proteste contre la délibération d'un projet de loi d'une telle importance à cette heure avancée de la nuit.

M. LEFURGEY : Le moment est mal choisi pour la délibération de ce projet de loi. Ni le ministre, ni son département, ne sont assez bien renseignés pour légiférer utilement sur le sujet, et les intérêts maritimes n'ont pas été mis assez au courant des dispositions du bill, pour être à même d'aider dans la préparation d'une mesure convenable.

L'hon. M. BRODEUR : Voilà quatre mois que le bill a été déposé au Sénat.

M. LEFURGEY : Mais le public et les intérêts maritimes n'en n'ont pas été avisés. C'est un abus que d'imposer la délibération d'un pareil projet de loi à cette phase de la session.

M. CONMEE : La loi actuelle est défectueuse. Je ne trouve pas le bill parfait, mais c'est mieux que rien. Dans la partie du pays que j'habite, on souffrira une grave injustice s'il n'est pas adopté. Le conseil de la Marine a adopté, il y a quelques années, un règlement définissant la forme et les dimensions des embarcations mues à la gazoline, à la vapeur ou à l'électricité. Ce n'est que l'année dernière qu'on a exigé l'observance de ce règlement, et par suite nombre de ces bateaux ont été immobilisés. Aux termes du présent amendement, cette classe de navires serait libérée.

M. J. D. REID : L'honorable député de Rainy-River (M. Conmee), a combattu l'adoption de ce bill l'autre jour, mais ce soir il y est favorable. Qu'est-ce donc qui l'a influencé ? Je propose que le comité lève sa séance et fasse rapport de l'état de la question.

M. CONMEE : Même s'il n'est pas parfait, dans deux ou trois mois, nous pourrons le modifier.

M. J. D. REID : Non, je tiens à ce qu'il soit mis à point. L'honorable député (M. Conmee) est prêt à voter en faveur de toute mesure bonne ou mauvaise.

M. L. G. McCARTHY : On n'a aucune bonne raison à opposer à l'adoption de ce bill. Deux de ses dispositions sont devant la Chambre depuis cinq ou six ans, je veux dire les dispositions relatives aux capitaines et seconds et aux mécaniciens de marine.

M. R. L. BORDEN : Je vous conseille de soumettre quelque mesure qui soulève moins d'opposition, par exemple, l'acte relatif à la marine marchande.

L'hon. M. BRODEUR : Nous ne saurions renvoyer ce projet de loi à la prochaine session, car certaines de ses dispositions sont urgentes.

M. R. L. BORDEN : Nous vous demandons simplement de le renvoyer à demain.

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

DISCUSSION DU PROJET MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE.

Le projet de loi (n° 209), déposé par M. Fielding, tendant à modifier la loi sur la marine marchande, est lu pour la 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

L'hon. M. FIELDING : L'article des Statuts revisés qu'il est question de rappeler autorise le Gouverneur en conseil à soumettre à une réglementation les navires de tous pays étrangers qui permettent aux navires canadiens de faire le cabotage sur leurs côtes; mais, apparemment, cet article ne l'autorise pas à distinguer entre les diverses eaux du Canada, ou les diverses dimensions de navires. Il y a quelques mois, nous avons émis un décret en conseil destiné à rappeler d'autres décrets reconnaissant à des navires de certains pays étrangers le doit de faire le cabotage sur nos côtes. Les Etats-Unis ne nous accordent pas de réciprocité à cet égard, et nous ne leur reconnaissons pas ce droit de cabotage. Il est un certain nombre de pays étrangers qui nous accordent ce privilège, mais il n'est en pratique d'aucune valeur pour nous, attendu que nos navires ne font pas le cabotage chez eux. Il a été émis un décret en conseil statuant qu'après le 1er janvier prochain ces privilèges accordés par décret en conseil ne seront plus valides. Le décret vise surtout les navires norvégiens, bien

que sa rédaction comprenne davantage. Il nous a été représenté que les Norvégiens se sont adaptés particulièrement au transport du charbon sur le Saint-Laurent, que nombre des navires engagés dans cette industrie sont sous le pavillon norvégien, que même des navires construits dans le Royaume-Uni sont sous pavillon norvégien, et bien entendu, ne sauraient réclamer que les droits reconnus aux navires norvégiens. Beaucoup de navires engagés dans le transport du charbon ont été construits spécialement à cette fin, et on nous a représenté qu'avant l'expiration du délai fixé dans le décret en conseil, les compagnies de charbonnage ne seraient pas en mesure de se procurer un nombre suffisant de navires convenables pour effectuer ces transports, et que si nous nous en tenions rigoureusement aux termes du décret en conseil, l'effet pratique serait d'empêcher ces compagnies de charbonnage d'effectuer le transport de leurs marchandises. Sans doute, personne ne voudrait d'un pareil résultat. Nous avons donc pensé qu'il y avait lieu dans les circonstances de mettre une certaine élasticité dans l'application de la loi. Nous ne désirons pas étendre les privilèges du cabotage à ces navires sans aucune restriction ; mais on a pensé qu'il y aurait lieu pour le Gouvernement de leur permettre le cabotage durant une période restreinte et peut-être à l'égard de navires d'un tonnage restreint. Par exemple, les navires de petites dimensions viendraient en concurrence avec nos navires canadiens, ce que ne feraient pas des navires plus grands. On nous a suggéré de permettre à ces navires norvégiens les plus grands de continuer à faire le cabotage durant une certaine période restreinte, à déterminer plus tard.

Au moyen du présent projet de loi, nous voulons substituer à la disposition incluse dans les Statuts revisés un article permettant à l'exécutif de faire des distinctions.

Par exemple, nous pourrions accorder ce droit à un navire norvégien sur le littoral de l'Atlantique, et le lui refuser en ce qui regarde les Grands lacs ; ou bien nous pourrions lui reconnaître ce droit en ce qui regarde les Grands lacs, et le lui refuser en ce qui regarde le littoral du Pacifique. Ou encore nous pourrions décréter l'exclusion des navires norvégiens jusqu'à concurrence de 1,000 ou 2,000 tonneaux, mais permettre aux navires de cette nationalité d'un tonnage plus élevé, de s'engager temporairement dans l'industrie du transport du charbon, durant une période assez longue pour permettre aux corps de charbonnage de s'assurer les services de navires canadiens ou anglais. En d'autres termes, la fin de cet amendement est de permettre une certaine élasticité dans l'application de la loi, de manière à ce que le Gouvernement pût adapter son action aux besoins des diverses circonstances dans lesquelles il serait appelé à intervenir. Mais si tel est notre

M. FIELDING.

désir, j'ajouterai que ce n'est pas notre intention de renoncer au principe général, suivant lequel ces privilèges de cabotage ne sont maintenus que pour une fin spéciale et pour une période restreinte, et dans les circonstances que j'ai fait brièvement connaître à la Chambre.

M. LEFURGEY : C'est là une mesure très importante qui intéresse fortement les navigateurs des Provinces maritimes. Les navigateurs canadiens ne cessent de protester contre les empiètements de navigateurs étrangers, et le ministre n'ignore pas qu'il en est résulté un grand préjudice aux navigateurs des Provinces maritimes. L'émission du décret en conseil interdisant aux Norvégiens d'empiéter sur notre territoire a eu son utilité, peut-être, temporairement, mais elle n'a pas coupé le mal dans sa racine. Ce qu'il faudrait au Canada, ce serait une mesure nationale pour l'encouragement à la construction de navires dans le Dominion. Jadis, lorsqu'il se construisait des navires en bois dans les Provinces maritimes, nous étions une des premières nations maritimes du monde, et nous avions assez de navires pour les besoins du cabotage sur nos côtes. Mais, depuis l'arrivée des Norvégiens, notre marine est en décadence, et nous sommes dans cette situation déplorable que les compagnies de charbonnage, dont le présent bill se préoccupe surtout, se voient dans la nécessité de recourir à des navires étrangers.

La seule manière dont nous puissions résoudre légitimement et complètement cette difficulté, c'est par l'encouragement de l'industrie de la construction des navires dans notre pays, et c'est là une question dont le Gouvernement devrait s'occuper, au lieu de perdre son temps à des mesures de détail comme celle-ci. Ce n'est pas tout. Nous avons un reste de l'industrie du cabotage en existence sur les côtes du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard ; et, sous le régime en vigueur depuis nombre d'années, cette industrie du cabotge été tellement opprimée par ces vastes intérêts corporatifs, qui n'ont eu aucun souci des besoins de la population locale, qu'elle se meurt et va disparaître, si le Gouvernement ne porte pas remède aux maux dont elle souffre.

Ces grands navires étrangers viennent chez nous grâce aux droits de cabotage qui leur est accordé, et, comme l'a déclaré le ministre, les avantages qu'ils retirent de ce chef sont hors de proportion avec ceux dont nous pouvons jouir chez eux. Grâce à la protection des puissantes compagnies qui les emploient, ils privent les petits caboteurs des Provinces maritimes de la part qui leur revient dans cette industrie. Voyez l'exploitation des charbonnages à Sydney, Inverness et Pictou. L'honorable ministre n'est pas sans connaître le préjudice infligé aux navires de faible tonnage par suite de l'octroi des privilèges en question, aux étrangers et

par suite de l'abus de ces privilèges par les grandes compagnies par actions qui fournissent le charbon des Provinces maritimes à ces navires étrangers, au détriment à la fois des petits cabotiers et de ceux qu'ils desservent. Ces abus se poursuivent aujourd'hui comme l'année dernière, et comme l'année précédente.

M. E. M. MACDONALD : L'honorable membre me permettra-t-il de dire qu'il y a deux semaines, étant de passage chez moi, je me suis renseigné à ce sujet, en ce qui regarde Pictou, et on m'a informé que toutes les goélettes, qui y viennent de l'île du Prince-Edouard ou d'ailleurs, avaient obtenu leur chargement sans le moindre retard, et même nos propriétaires de charbonnage se plaignent que les goélettes ne viennent pas aussi fréquemment qu'ils le désireraient. Il en est de même en ce qui regarde le Cap Breton.

M. LEFURGEY : Pictou n'a pas été en faute à cet égard au même degré que Sydney et Inverness.

La compagnie de charbonnages "Dominion" à Sydney est tellement désireuse de s'assurer les services de ces goélettes qu'elle a constamment une annonce dans les journaux invitant les propriétaires de goélettes à se rendre à Glace-Bay, où elle a des installations spéciales pour leur chargement. Elle est désireuse de s'assurer ce moyen de transport, et l'honorable membre est injuste s'il prétend le contraire. Le seul cas d'abus sérieux qui soit à ma connaissance s'est produit à Inverness, l'automne dernier et il n'est pas probable que le fait se répète.

M. LEFURGEY : Je ne suis pas prêt à accepter les assurances de l'honorable député de Pictou, ni celles de l'honorable député de Cap-Breton ; mais je suis heureux d'entendre ces honorables député déclarer qu'il a été porté quelque remède aux abus dont l'industrie du cabotage a souffert dans le passé. Toutefois, il n'y a pas de garantie que ces abus ne se renouvelleront pas à l'avenir.

M. JOHNSTON : Quelles garanties voudriez-vous avoir ?

M. LEFURGEY : Vous pourriez leur garantir que les caboteurs étrangers ne seront pas mis à même de se substituer à eux. Les goélettes doivent rester en panne à Sydney ou Inverness de six à huit semaines, en attendant leur tour de charger, tandis que les steamers prennent leur chargement, remontant le Saint-Laurent et reviennent chercher un nouveau chargement.

M. JOHNSTON : Mettriez-vous fin à l'exploitation des houillères?

M. LEFURGEY : Il doit y avoir un moyen d'en sortir. Il y a quelques années l'état du Massachusetts a édicté une loi pour le chargement des navires à tour de rôle, la seule exception étant en faveur d'un steamer venu pour s'approvisionner de charbon à son propre usage. Je ne saurais jeter les yeux sur un journal des Provinces maritimes sans constater qeu l'agitation à ce sujet se poursuit de jour en jour. Il faudrait établir une réglementation sévère à l'égard de l'utilisation des quais à charbonniers, et une des meilleures manières de raviver chez nous l'industrie de la construction des navires c'est d'accorder une prime à la construction des navires, afin que nous rétablissions notre marine et que nous la maintenions comme il y a quelque vingt ou vingt-cinq ans.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable membre a discuté deux questions qui sont importantes, mais qui n'ont aucun rapport à ce qui fait le sujet du projet de loi. La première a trait à la prime aux navires, question très importante, mais qui n'a rien à faire avec la présente mesure. Même si nous devions accorder une prime de $50 par tonne, la construction des navires ne se ferait pas assez promptement pour satisfaire aux besoins des compagnies de charbonnages. La seconde a trait au chargement des voiliers et des steamers le long des quais. Je crois que cette difficulté ne s'est produite qu'une fois le long d'un quai au Cap-Breton, et on m'assure qu'il y a été porté remède. Mais même s'il en est autrement, cela n'a rien à voir au présent projet de loi. Puis l'honorable membre déclare que si seulement nous pouvions arrêter ces navires norvégiens, nos propres navires en auraient l'avantage. C'est là son raisonnement.

M. LEFURGEY : Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

L'hon. M. FIELDING : Il désire exclure complètement ces navires norvégiens. Nous voulons les exclure d'une manière générale, mais les compagnies de charbonnages prétendent que si nous ne leur accordons pas un délai raisonnable, elles se trouveront sans navires pour transporter leur charbon. Je représente une circonscription où la navigation tient assez de place, mais s'il fallait que le charbon y fût transporté dans les bateaux en bois que nous construisons sur place, les compagnies de charbonnage ne feraient pas de très bonnes affaires. S'il ne leur était pas permis d'utiliser de grands steamers pour le transport de leur houille, il n'y aurait guère de charbon qui remonterait le cours du Saint-Laurent. Ce n'est que par la construction de navires spéciaux, adaptés à ce transport, que nous pouvons y trouver quelque bénéfice.

M. LEFURGEY : Construisons des navires sur le modèle de ceux des messageries maritimes.

L'hon M. FIELDING : Et en attendant, suspendons l'exploitation des charbonnages.

M. LEFURGEY : Vous n'avez pas encore commencé.

L'hon. M. FIELDING : Oui, nous avons lancé aujourd'hui même dans la ville de New-Glasgow, un magnifique navire en acier, et sans l'octroi d'aucune prime. Il a été construit par des gens entreprenants, et je leur souhaite plein succès.

M. LEFURGEY : Mais vous ne les avez aidés en rien ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne discuterai pas cette question. Il peut être opportun, et il peut ne pas l'être, de subventionner la construction de navires. Il est certains privilèges qui ont été concédés depuis bien des années, et quelle que soit leur valeur, ils seront attribués à ce magnifique navire en acier qui a été construit par la maison Carmichael.

M. LEFURGEY : Un seul navire en acier ?

L'hon. M. FIELDING : Il y a un commencement à toute chose.

M. BLAIN : Puisque le ministre des Finances s'engage dans une discussion qui est entièrement étrangère au sujet du bill, je demande l'application du règlement.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable membre a raison.

M. R. L. BORDEN : Quel est le tonnage de ce navire ?

L'hon. M. FIELDING : C'est un navire d'assez grande dimension.

M. R. L. BORDEN : Il ne me paraît pas que le présent projet de loi soit beaucoup moins litigieux que le précédent. Son sujet est d'une grande importance ; mais pour en revenir à son objet immédiat, on peut dire que ses avantages dépendront entièrement de la manière dont on en fera l'application par le moyen de décrets en conseil.

L'hon. M. FIELDING : C'est exact.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Finances a annoncé, mais seulement d'une manière très générale, quelle sera probablement la ligne de conduite du Gouvernement. Je propose qu'il soit fait rapport du projet de loi et qu'il soit réservé pour la 3e délibération, avec l'entente, que si aucun député qui n'est pas ici actuellement désire le discuter davantage, il nous sera loisible de le renvoyer au comité.

M. E. M. MACDONALD : Me permettra-t-on de signaler une circonstance qui éviterait peut-être toute discussion à l'occasion de la 3e lecture, et c'est que le pouvoir de modifier, d'amender et de rappeler tout décret en conseil qui pourrait être émis aux termes de cet article, était conféré dans l'acte primitif sur la marine marchande voté en 1870. Mais lors de la revision des Statuts, 2 Edouard VII, les mots attribuant ce pouvoir au Gouverneur furent biffés. La proposition actuelle a simplement pour but de rétablir des pouvoirs qui avaient été accordés antérieurement.

M. LEFURGEY.

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

M. R. L. BORDEN : J'aimerais à rappeler encore une fois au ministre de la Marine et des Pêcheries la question que je lui ai posée au sujet des documents mentionnés hier.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai constaté que cet état m'avait été remis il y a quelque temps, mais a été égaré. J'ai donné ordre de le faire copier de nouveau, et je le déposerai sur le bureau de la Chambre demain ou après-demain. Il ne comprend qu'un petit nombre de lettres.

M. R. L. BORDEN : Que ferons-nous demain ?

L'hon. M. FIELDING : La Chambre sera, demain matin, appelée à se former en comité des subsides.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à deux heures et cinquante-cinq minutes, mercredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 15 juillet 1908.

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

QUESTIONS.

LA DIGUE DE GRANDES-PILES, QUEBEC.

M. ROBITAILLE, par M. Taylor, demande :

1. Quel montant a été voté, l'an dernier, pour la chaussée du barrage du Saint-Maurice, à Grandes-Piles?
2. Quel montant a été voté et dépensé dans les dernières huit années?
3. A quoi ces argents ont-ils été dépensés?
4. Combien a coûté cette partie de quai construite à Grandes-Piles?
5. Combien a coûté cette partie du quai construite à La-Tuque?
6. Quel salaire a été payé dans les derniers quatre ans à M. Euchariste Côté, de Saint-Jean-des-Piles? Pourquoi?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. $40,000.

	Votés.	Dépensés.
2. Avant 1904..		
1904-05..	$10,000	$1,529 20
1905-06..	16,000	
1906-07..	20,000	
1907-08..	40,000	

3 et 4. Les dépenses ci-dessus comprennent la main d'œuvre. Le bois, la quincaillerie, les travaux de forge, la dynamite, les sondages, le voiturage, etc. afférents à la construction du quai, évalués à $3,937.50, le reste étant porté au compte des glissoires et estacades en pilotis du Saint-Maurice.

5. $3,502.02.

6. En 1904-05, $2 par jour de travail en qualité de préposé au monte-pierre.. .. .. .. $430 00
En 1905-06, trois mois à $75 comme préposé au monte-pierre.. .. .. 225 00
1905-06, quatre mois à $55 comme conducteur des travaux à Rapid Manigance.. 220 00
En 1906-07, quatre mois et cinq jours à $75 par mois comme préposé au monte-pierre.. .. .. 312 10
En 1907-08, sept mois à $75 comme préposé au mont-pierre.. .. .. 525 00
En 1907-08, quatre mois à $35 comme gardien du monte-pierre de la drague et de l'outillage.. .. .. 140 00

$1,852 10

DRAGAGE A DORVAL.

M. BOYER demande :

Quelle quantité de matières a été enlevée par dragage au" St. Lawrence Yacht Club' à Dorval depuis 1867?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): 59,180 verges cubes.

TERRES DE PATURAGES DE H. RIVIERE.

M. S. J. JACKSON demande :

1. Quelles sont la situation et la superficie exactes des terres de pâturages affermées par H. Rivière dans la township 4, rang 1, à l'ouest du 5e méridien?
2. H. Rivière a-t-il demandé d'autres terrains dans la localité ci-dessus? Dans l'affirmative, pourquoi n'a-t-il pas pu les obtenir?
3. Quelqu'autre personne a-t-elle des intérêts dans ledit bail?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. La section 25, le quart nord-est de la section 26 et la section 27, comprenant une superficie de 1,440 acres.
2. (a) Oui.
(b) Les autres terres demandées n'ont pas été accordées à M. Rivière en raison d'un conflit dans la demande et d'une protestation reçue de la part de quelques propriétaires de ranches du voisinage.

QUAI A MILFORD-HAVEN (N.E.).

M. BLAIN demande :

1. Quand a été construit le quai à Milford-Haven, ou à Intervale, comté de Guysborough?
2. Quel a été le coût total de ce quai?
3. Combien de navires ont abordé à ce quai depuis sa construction?
4. Quel est le préposé ou gardien du quai, et quel montant lui a été payé pour ses services depuis la construction dudit quai?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Au cours des années 1904-05 et 1905-06.
2. $2,049.94.
3 et 4. Il n'existe pas au département d'informations relatives au nombre de vaisseaux qui ont abordé au quai depuis sa construction ; aucun gardien de quai n'a été nommé.

IMPORTATIONS DE PRODUITS DE FERMES OU DE JARDINS A SAULT-SAINTE-MARIE.

M. BOYCE demande :

1. Quelles quantités de produits de fermes ou de jardins sont entrées pour la consommation au port du Sault-Saint-Marie pendant l'exercice expiré le 21 mars 1908?
2. Quelles étaient les différentes espèces de ces produits?
3. Quels droits ont été acquittés sur ces produits, respectivement?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) :

Tableau donnant les importations au port de Sault-Sainte-Marie, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1908, du soin des pommes de terre, des produits maraîchers, indiquant aussi les droits qui ont été perçus :

Articles.	Unité de quantité.	Quantité.	Valeur.	Droits.
			$	$ c.
Foin	Tonnes.	3,837	56,526	7,674 00
Haricots	Boiss.	57	92	14 25
Pois	"	10	13	1 00
Œufs	Douz.	12,304	2,558	369 12
Pommes	Brls.	43	207	17 20
Baies	Liv.	2,224	284	44 48
Canneberge	Boiss.	76	219	54 75
Raisins	Liv.	4,653	444	93 06
Pêches	"	15,290	1,065	152 90
Prunes	Boiss.	77	441	23 10
Fruits frais, n. o. d	Liv.	8,535	492	42 67
Fromage	"	4,588	990	137 64
Melons	Aucuns.	2,852	560	85 56
Pommes de terre	Boiss.	13,814	8,739	2,762 20
Tomates fraîches	"	278	479	143 70
Légumes frais	$	.....	5,077	1,523 10

NOUVELLES NOMINATIONS DANS LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS.

M. ROBITAILLE (par M. Taylor), demande :

1. Depuis que l'honorable W. Pugsley occupe le poste de ministre des Travaux publics, combien de nouvelles nominations ont été faites dans son département?
2. Quels sont les noms et les appointements de ceux qui ont été ainsi nommés?
3. Combien de Canadiens-français parmi eux, et à quels appointements?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. Seize.

2 et 3.

	Traitement.	
Arthur Winslow	$ 800	par an
R. A. Sauriol	800	"
J. H. Parent	1,500	"
K. Brown	500	"
F. McGovern	700	"
O. A. Beauchemin	1,200	"
J. N. Levesque	1,250	"
G. Macdonald (aussi comme secrétaire particulier du ministre)	1,200	"
Allan Taylor	900	"
M. Laframboise	800	"
A. McLeod	500	"
F. C. Sullivan	1,500	"
E. St. Jorre	600	"
J. G. Taylor	1,200	"
L. Nicolson	600	"
J. H. Wattsford	900	"

Je n'ai aucune information officielle au sujet de ceux qui sont Canadiens-français. Je sais cependant qu'ils sont tous Canadiens.

ENTREPOTS DE LA MARINE, RUE SUSSEX, OTTAWA.

M. FOWLER, par M. Taylor, demande :

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il sur la rue Sussex un entrepôt pour l'emmagasinage du matériel du département?
2. Dans l'affirmative, combien d'employés y sont occupés, et quels sont leurs noms et salaires?
3. Qui est le concierge de l'immeuble, et quel est son salaire?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1 et 2. Le ministère de la Marine et des Pêcheries possède un entrepôt dans le premier étage d'une maison de la rue Sussex. L'entrepôt est placé sous la surveillance de l'inspecteur des phares en amont de Montréal et le matériel emmagasiné appartient à ce service. Le seul employé de l'entrepôt est Albert Corbeil, magasinier et concierge qui est payé $50 par mois. Cette maison est aussi occupée par des bureaux de certaines divisions du ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. PATERSON.

TERRES A PATURAGES DE BROWN, BEDDINGFIELD ET COMPAGNIE.

M. CRAWFORD demande :

1. Combien d'acres de terres à pâturages sont loués par Brown, Beddingfield et Cie?
2. Quelle est la durée du bail?
3. Quel est le nom et l'adresse de chacun des membres de cette société?
4. Ce bail comporte-t-il quelque restriction?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. a) 55,427 acres. b) 31 mars 1926.
2. John Garrett Cory, Gilbert Plains (Manitoba) ; Joseph Harrison Brown, Pekisko, (Alberta) ; Frank Bedingfield, Pekisko, (Alberta) ; Glen Campbell, Gilbert Plains, (Manitoba).
3. Oui.

IMPORTATIONS POUR CONSOMMATION INTERIEURE.

L'hon: WM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Quels sont respectivement les valeurs et les droits perçus quant aux importations reçues en Canada pour des fins de consommation domestique, pour les mois de janvier, février, mars, avril , mai et juin des années 1907 et 1908?
2. Quelle est la valeur des exportations de produits canadiens expédiés à l'étranger durant les mêmes périodes?

—	Imposable.	En franchise.	Total.	Droits.
1907.	$	$	$	$
1. Janv.	17,519,883	11,012,095	26,531,978	4,096,788
Fév..	16,012,541	9,395,525	25,408,066	4,295,297
Mars.	21,944,669	14,897,407	36,842,076	5,911,820
Avril	16,317,187	12,018,100	28,335,287	4,330,018
Mai..	20,023,760	14,783,480	34,807,240	5,258,673
Juin.	20,222,272	13,881,313	34,103,585	5,281,575
1908.				
Janv.	14,358,394	8,915,081	23,273,475	3,930,941
Fév..	14,469,163	6,535,570	21,004,733	4,081,227
Mars.	18,284,714	11,767,518	30,052,232	4,988,355
Avril	11,917,416	8,284,193	20,201,609	3,297,741
Mai..	13,259,036	10,165,648	23,424,684	3,572,166
Juin.	13,815,451	11,479,363	25,294,814	3,768,391

	1907.	1908.
2. Janv.	$ 16,721,081	$ 20,467,317
Fév..	12,620,857	14,636,818
Mars.	14,760,273	17,943,487
Avril	9,751,849	10,294,828
Mai..	16,905,057	13,906,472
Juin.	19,309,851	19,887,476

LA DRAGUE " KING-EDWARD ".

M. BLAIN demande :

1. A-t-on employé la drague " King-Edward " pour travaux dans le havre de Lunenburg?

2. Est-il à la connaissance du Gouvernement que les travaux de dragage dans ce havre ont abstrué l'accès et la sortie des quais appartenant à des particuliers, par le dépôt de la boue?

3. Est-il à la connaissance du Gouvernement que la chose a été poussée au point que, en certains cas, des vaisseaux n'ont pu, durant une certaine période, se rendre jusqu'aux quais de particuliers, ni en partir?

4. La drague susmentionnée, ou quelque autre drague, est-elle à l'œuvre maintenant dans la havre de Lunenburg?

5. Dans quelles parties du havre a-t-on fait du dragage? Quel est la somme totale de dragage exécuté, et quel en a été le coût jusqu'au 1er janvier 1907?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. Oui.
2 et 3. Non.
4. Oui, la drague "King-Edward".
5. a) A l'entrée du port et autour des quais. b) 254,617 verges cubes ont été enlevées. c) à l'entreprise, $101,846.80 ; inspection, etc., $1,045.53, total, $102,892.33.

DROITS SUR LE TABAC.

M. HENDERSON demande :

1. Quelle a été la somme totale de droits perçus sur le tabac par le département du Revenu de l'intérieur pour l'année terminée le 31 mars 1908?

2. De cette somme, quelle proportion doit être attribuée au droit additionnel imposé par la législation de 1897?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) :

1. $6,841,060.19.
2. $2,143,190.60.

QUARANTAINE AMERICAINE SUR LES MOUTONS.

M. ELSON demande :

1. Les Etats-Unis soumettent-ils à la quarantaine les moutons canadiens dirigés sur leur territoire? Dans l'affirmative, pour quelle période de temps?

2. Serait-il suffisant d'administrer aux moutons canadiens un ou deux bains au cours de la saison pour les exempter de subir la quarantaine et leur permettre d'entrer dans les Etats-Unis sans restriction de quarantaine?

L'hon SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Les autorités des Etats-Unis ont récemment imposé une quarantaine de trente jours aux moutons qui pénètrent aux Etats-Unis pour l'élevage. Quant à la deuxième question, il n'y a pas d'option possible pour les règlements de la quarantaine aux Etats-Unis et nous n'avons pas encore réussi à les convertir à faire un changement.

DROITS DE QUAIAGE A BRONTE.

1. Quelle a été la somme totale, en droits de quaiage, perçue au havre de Bronte, durant l'exercice terminé le 31 mars 1908?

2. Quelle a été la somme totale de loyers perçus dans ce havre durant l'exercice terminé le 31 mars 1908, sur les lots sur lesquels des hangars au poisson ont été construits?

3. Quelle proportion des sommes ainsi perçues le gardien du quai a-t-il retenue pour ses services,—ou quelle rémunération a été accordée à ce fonctionnaire pour tels services durant ledit exercice?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $90.40.
2. $50.
3. $22.60.

IMPORTATIONS DE SUCRE, 1908.

1. Quel a été le montant total du sucre, brut et raffiné, respectivement, importé en Canada pendant l'exercice expiré le 31 mars 1908?

2. Quel a été le montant des droits payés sur le sucre, brut et raffiné, respectivement, pendant le susdit exercice?

	Quantité.	Valeur.	Droits.
	Liv.	$	$ c.
Sucre supérieur à 17 D. S., en couleur, et tous les sucres raffinés, de toutes sortes et de toutes les classes	32,945,709	987,454	273,819 71
Sucre n. a. d. inférieur à 16 D. S. en couleur, mélasses ou mélasses concentrées, résidu de réservoir et sucre cristallisé	412,505,413	8,950,400	2,323,573 85
Sucre brut, tel que décrit ci-dessus, importé pour être raffiné en Canada par des raffineurs canadiens, d'un volume double de la quantité de sucre raffiné pendant les années 1906, 1907 et 1908 par des raffineurs de sucre produit au Canada par la betterave canadienne	22,056,516	491,463	115,794 71

CORRECTION D'UNE REPONSE A UNE QUESTION SUR L'ACHAT DE RAILS D'ACIER.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Je me lève pour invoquer ce qu'on pourrait appeler une question de privilège, afin de faire deux corrections dans des réponses données à des questions posées par M. Boyce, le 18 juin :

1. De qui la commission du chemin de fer national transcontinental a-t-elle acheté les

rails d'acier destinés à la construction du chemin de fer?

2. Quels ont été les prix payés par tonne dans chaque cas aux termes du marché?

Le prix des rails d'acier achetés de l'Algoma Steel Company, 32,000 grosses tonnes, est de $34 par tonne, et non de $54, comme cela a été publié dans le hansard. En répondant à la question de M. Boyce sur ce sujet, on a donné plus de renseignements qu'il en a été demandé, et le résultat peut amener une confusion. La question était :

1. De qui la commission du chemin de fer national transcontinental a-t-elle acheté les rails d'acier destinés à la construction du chemin de fer?

2. Quels ont été les prix payés par tonne dans chaque cas aux termes du marché?

3. Quelles entreprises de fourniture de rails ne sont pas encore complétées?

La réponse exacte est :

1. 65,371.2 grosses tonnes.

2. Dominion Iron & Steel Company—

	Per ton.
Livré à Québec	$35 00
" Lévis	35 00
" Moncton (N.-B.)	35 85
" Edmunston (N.-B.)	37 60

Algoma Steel Company, Limited—

Livré à l'embranchement du chemin de fer T. & N. O.	40 00

ACHAT DE GRAINES DE SEMENCE DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Il y a quelques jours, une question fut posée par M. Fowler au sujet de l'achat des graines de semence à l'île du Prince-Edouard. La question comportait ensuite :

3. Quels montants ont été payés au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et aux steamers d'hiver pour le transport de ladite avoine?

4. Quand ladite avoine a-t-elle été inspectée, par qui, et quel a été le coût de l'inspection?

5 Quel prix les fermiers de l'Ouest ont-ils payé pour cette avoine de semence?

6. Quelles commissions (s'il en est) ont été payées, et à qui?

Les réponses à ces questions sont :

3. Les frais de transport par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et par les bateaux d'hiver sur ladite avoine ont été payés par Jos. Read et compagnie. Le département n'en connaît pas le montant.

4. Entre le 25 février et le 16 mars 1908, S. J. Moore, inspecteur des grains pour les provinces du Manitoba. Pas de frais supplémentaires pour l'inspection.

5. 85 cents par boisseau.

6. Aucune commission n'a été payée.

CORRECTION AU PROCES-VERBAL.

M. BERGERON : Je remarque qu'il s'est glissé dans le procès-verbal une erreur qui pouvait avoir des conséquences sérieuses. Dans le compte rendu des crédits votés avant-hier, je constate que le nom de Jules Chaconguay a été porté comme employé de la seconde classe junior avec un traitement de $800. Dans les évaluations budgétaires le nom est Evanturel. L'emploi et le montant du traitement sont les mêmes, mais le nom est différent. Je ne sais si cela a été fait oui ou non avec intention.

M. l'ORATEUR : C'est une erreur.

DEPOT DE PROJETS DE RESOLUTIONS RELATIFS AUX SUBVENTIONS DE CHEMINS DE FER.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité général, demain pour discuter la résolution suivante :

La Chambre décide :

1. Que le Gouvernement du Canada peut donner de l'aide pour la construction de la voie de la " Edmonton, Yukon and Pacific Railway Company ", ci-après appelée " la compagnie ", à partir d'un endroit de la ligne de la compagnie de chemin de fer, ou sur la ligne du chemin de fer de la " Edmonton, Slave Lake Railway Company ", à ou près d'Edmonton ou de Strathcona, dans la province d'Alberta, de là dans une direction généralement ouest, aux terrains à houille, situés sur ou près de la rivière Brazeau et à ou près de la source de la rivière McLeod, soit un parcours d'environ cent cinquante milles en garantissant le remboursement en capital et le paiement des intérêts des obligations, débentures ou autre valeurs ci-après appelées " valeur ", garanties comme il est mentionné ci-après, de ladite compagnie ou de ses successeurs, par la fusion ainsi que ci-après énoncé, jusqu'à concurrence de treize mille dollars pour les premiers cinquante milles de la ligne ainsi subventionnée; et pour le reste de la ligne jusqu'à la somme de vingt-cinq mille dollars n'excédant pas en tout cent cinquante mille dollars; l'intérêt sur les obligations, débentures ou autres valeurs devant être au taux de trois et demi pour cent par an payable semestriellement, et le capital devant être remboursable dans cinquante ans à compter de la date où le présent acte aura été sanctionné.

2. Que lesdites valeurs ainsi garanties seront assurées par un ou des actes de trust, une hypothèque constituée en faveur d'un ou de plusieurs fidéicommissaires agréés par le Gouverneur en conseil, et formeront une première charge grevant les lignes de chemins de fer ainsi subventionnées ainsi que l'emplacement de la voie ferrée, les terrains affectés aux gares et les immeubles et tous les intérêts dans lesdits immeubles, les constructions et autres ouvrages et améliorations, le matériel roulant et l'équipement, l'outillage, les machines, outils, fournitures, matérieux et autres biens de nature mobilière actuels et à venir, acquis pour les fins desdites lignes ainsi subventionées, et se rattachant à l'exploitation, aux réparations et l'entretien desdites lignes, de même que les taxes, recettes et revenus de la compagnie provenant ou devant provenir desdites lignes ainsi que les

droits, privilèges, concessions et pouvoirs que possède ou possédera ciéaprès et pouvoirs que relativement aux dites lignes et se rattachant à leur exploitation, à leur entretien et à leur réparation.

3. Que l'acte ou les actes de trust créeront aussi que hypothèque ou charge sur toutes les autres lignes de chemins de fer et biens de la compagnie, et sur tous les biens, franchises, taxes, recettes et revenus s'y rattachant, venant immédiatement à la suite des obligations, débentures, débentures-actions ou autres garanties auparavant émises par la compagnie et immédiatement après tout ou tous actes de trust par voie d'hypothèque ou charges les garantissant, mais toutefois, relativemeent aux lignes de chemins de fer ou parties de lignes de chemins de fer construites et en opération, pour le parcours desquelles aucunes obligations, débentures, débentures-actions, ou autres garanties n'ont pas encore été émises, la compagnie peut en tout temps donner comme grantie une première hypothèque à un taux n'excédant pas vingt mille dollars par mille, et peut la garantir par un acte ou des actes de trust par voie de première hypothèque ou charge, ayant priorité sur l'hypothèque ou charge créée par l'acte ou les actes de trust déjà mentionnés.

4. Que la nature des valeurs à être garanties ainsi que plus haut énoncé et la forme qu'elles devront revêtir, ainsi que la forme et les conditions de l'hypothèque qui doit en assurer le remboursement et l'époque et le mode d'émission des valeurs, et la disposition de l'argent à prélever par la vente, gage ou autrement suspendant les dépenses d'argent pour les fins de la voie du chemin de fer ainsi subventionné, ainsi que le mode et la manière dont s'effectuera la garantie devront être ce qu'approuvera le Gouverneur en conseil, et les termes, dispositions et conditions devront être insérés dans l'acte ou les actes de trust ainsi que le jugera nécessaire ou à propos le Gouverneur en conseil.

5. Que ladite garantie sera revêtue du seing du ministre des Finances, ou du fonctionnaire à qui le Gouverneur en conseil déléguera la mission de la signer; et, une fois cette signature donnée, le Gouvernement du Canada sera responsable du remboursement du capital et du versement des intérêts des valeurs ainsi garanties en conformité des termes y contenus et ce remboursement et ce versement deviendront une charge sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

6. Que les taxes et taux prélevés par la compagnie sur ses lignes ne seront en aucun cas plus élevés que ceux qui pourront être fixés dans le traité à intervenir entre le Gouvernement du Canada et la compagnie sous le régime de la présente loi.

7. Que tous les deniers payés par le Gouvernement du Canada en exécution de la garantie établie par la présente loi seront réputés payés en extinction de l'obligation du Gouvernement mais non pas en satisfaction de celle de la compagnie du chef des valeurs ainsi garanties ou de l'hypothèque qui en assure le remboursement, et les sommes ainsi payées seront réputées encore garanties par lesdites valeurs et ladite hypothèque, et le Gouvernement se trouvera subrogé dans tous les droits des détenteurs des valeurs dont le capital ou les intérêts auront été remboursés ou servis par le Gouvernement, et ce dernier prendra en tous points à l'égard des sommes ainsi payées et jusqu'à concurrence des sommes par lui versées, la position de détenteur de valeurs restées en souffrance.

8. Que la garantie des valeurs, ainsi que ci-après énoncées pour ladite ligne ne sera pas donnée avant que l'Edmonton Yukon and Pacific Railway Company et la Canadian Northen Railway Company ne se soient fusionnées en une seule et même compagnie sous le nom de la Canadian Northern Railway Company, ni avant que la compagnie ainsi fusionnée, à titre de successeur en vertu de la fusion n'ait souscrit des valeurs affectées au paiement du principal et des intérêts des valeurs ainsi garanties relativement à cette ligne.

9. Que la décision du Gouverneur en conseil quant à l'étendue du parcours de ladite ligne a être subventionnée sera définitive pour les fins de la présente loi.

10. Que les livres de la compagnie seront en tous temps accessibles à l'examen du Gouvernement ou de quelqu'un délégué à cette mission par le Gouverneur en conseil ou le ministre des Finances.

Son Excellence le Gouverneur général ayant été mis au fait de l'objet desdites résolutions, les recommande à l'examen favorable de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : Les députés recevront-ils quelques notes leur donnant tous les détails de ces cas divers, ou devrons-nous délibérer demain sans autres renseignements que les pauvres informations que le ministre pourra peut-être nous donner ?

L'hon. M. GRAHAM : Je ferai préparer une note ; j'ai une carte indiquant toutes les lignes comprises dans les deux résolutions et les formules de demandes avec les détails. Je déposerai sur le bureau, ces renseignements cet après-midi.

(La motion est adoptée.)

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité général, demain, pour discuter la proposition suivante :

La Chambre décide :

1. Que le Gouvernement du Canada peut donner de l'aide pour la construction des lignes de chemin de fer ci-dessous énumérées de la Canadian Northern Railway Company, ci-après désignée par " la compagnie " en garantissant le remboursement du capital et le paiement des intérêts des obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs, ci-après désignées par " valeurs " de ladite compagnie, jusqu'à concurrence de treize mille piastres par mille des lignes de chemins de fer ainsi subventionnées respectivement; l'intérêt sur lesdites valeurs devant être au taux de trois et demi pour cent par an payable semestriellement, et le capital devant en être remboursable dans cinquante ans à compter de la date de la présente loi.

2. Que lesdites valeurs ainsi garanties seront assurées par une ou plusieurs hypothèques constituées en faveur d'un ou de plu-

seurs trustees agréés par le Gouverneur en conseil, et formeront une première charge grevant la ou les lignes de chemins de fer ainsi subventionnées ainsi que l'emplacement de la voie ferrée, les terrains affectés aux gares et les autres immeubles et tous les intérêts dans lesdits immeubles, les constructions et autres ouvrages et améliorations, le matériel roulant et l'équipement, l'outillage, les machines, outils, fournitures, matériaux et autres biens de nature mobilière actuels et à venir, acquis pour les fins desdites lignes ainsi subventionnées, et se rattachant à l'exploitation, aux réparations et l'entretien des dites lignes, de même que les taxes, recette et revenus de la compagnie provenant ou devant provenir desdites lignes ainsi que les droits, privilèges, concessions et pouvoirs que possède ou possédera ci-après la compagnie relativement auxdites lignes et se rattachant à leur exploitation, à leur entretien et à leur réparation.

3. Que lesdites hypothèques de trust constitueront aussi une charge venant immédiatement à la suite des droits qui existent actuellement sur les lignes et grevant toute la voie ferrée et les embranchements du chemin de fer de la compagnie en service et tous les biens et concessions s'y rattachant, et les taxes, et les revenus qu'en retire la compagnie, et ensuite toutes les obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs jusqu'à présent émises ou qui le seront à l'avenir par la compagnie pour prélever les fonds nécessaires en tout temps pour faire face aux dépenses déjà faites ou qui le seront à l'avenir pour la cour et les installations de tête de ligne de la compagnie pour les marchandises à Winnipeg et aux dépenses, aux termes de la convention relatives aux installations de tête de ligne, à Winnipeg, énoncés au chapitre 52 des Statuts du Canada de 1907, conclue entre la compagnie, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et Sa Majesté le Roi et après les actes de trust, de mortgages, de nantissement et charges ci-devant faits ou à faire ci-après: Sauf, toutefois, que relativement aux lignes ou partie de lignes déjà construites et en service pour la longueur desquelles nulles obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs n'ont encore été émises, la compagnie peut émettre des garanties portant première hypothèque ne dépassant pas quinze mille dollars par mille et peut les garantir au moyen d'un ou de plusieurs actes de trust portant première hypothèque ou charge, ayant priorité sur l'hypothèque ou charge à créer par l'acte ou les actes de trust ci-dessus mentionnés.

4. Que la nature des valeurs à être garanties ainsi que plus haut énoncé et la forme qu'elles devront revêtir, ainsi que la forme et les conditions de l'hypothèque qui doit en assurer le remboursement et l'époque et la manière d'émettre les valeurs et de disposer des sommes ainsi prélevées, par vente, nantissement ou autrement, en attendant la dépense de ces deniers pour les objets des lignes de chemin de fer ainsi respectivement aidées et le mode et la manière dont s'effectuera la garantie devront être ce qu'approuvera le Gouverneur en conseil, et il pourra être inclus dans ce ou ces actes de trust, les termes, dispositions et conditions que le Gouverneur en conseil jugera à propos et nécessaires.

5. Que ladite garantie sera revêtue du seing du ministre des Finances, ou du fonctionnaire à qui le Gouverneur en conseil déléguera la mission de la signer; et, une fois cette signature donnée, le Gouvernement du Canada sera responsable du remboursement du capital et du versement des intérêts des valeurs ainsi garanties en conformité des termes y contenus, et ce remboursement et ce versement deviendront charge sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

6. Que les taxes et taux prélevés par la compagnie sur ses lignes ne seront en aucun cas plus élevés que ceux qui pourront être fixés dans le traité à intervenir entre le Gouvernement du Canada et la compagnie sous le régime de la présente loi.

7. Que tous les deniers payés par le Gouvernement du Canada en exécution de la garantie établie par la présente loi seront payés en extinction de l'obligation du Gouvernement mais non pas en satisfaction de celle de la compagnie du chef des valeurs ainsi garanties ou de l'hypothèque qui en assure le remboursement, et les sommes ainsi payées seront réputées encore garanties par lesdites valeurs et ladite hypothèque, et le Gouvernement se trouvera subrogé dans tous les droits des détenteurs des valeurs dont le capital ou les intérêts auront été remboursés ou servis par le Gouvernement, et ce dernier prendra en tous points à l'égard des sommes ainsi payées et jusqu'à concurrence des sommes par lui versées, la position de détenteur de valeurs restées en souffrance.

8. Que la décision du Gouverneur en conseil relative à la longueur de toute dite ligne de chemin de fer, pour les objets des présentes résolutions, est finale.

9. Que les livres de la compagnie doivent être en tout temps accessibles à l'examen pour le Gouvernement de la part de toute personne déléguée à cette mission par le Gouverneur en conseil ou le ministre des Finances.

10. Que les lignes de chemin de fer dont il s'agit ci-dessus sont les suivantes:

1. Une ligne de chemin de fer à partir de Regina ou des environs de Regina, dans la province de la Saskatchewan, et allant jusqu'à la limite occidentale du Manitoba pour s'y raccorder avec la ligne de la compagnie allant à Brandon, soit une longueur de ligne de cent cinquante-deux milles au plus.

2. Une ligne de chemin de fer à partir de Saskatoon ou des environs de Saskatoon, dans la province de la Saskatchewan, et allant dans une direction méridioanle et occidentale vers Calgary, soit une longueur de cent soixante et quinze milles au plus.

3. Une ligne de chemin de fer à partir de Prince-Albert ou des environs de Prince-Albert, dans la province de la Saskatchewan, et allant par voie de North-Battleford et de Battleford-Junction, jusqu'à ou près Battleford, à l'exception cependant de la distance entre North-Battleford et Battleford-Junction, soit à l'exclusion de cette distance, une longueur de ligne de cent trente-deux milles au plus.

4. Une ligne de chemin de fer à partir de Thunder-Hill du chemin de fer de la compagnie, à au près la limite occidentale de la

province du Manitoba, et allant dans une direction généralement occidentale vers Rosthern, soit une longueur de ligne de cent milles au plus.

5. Un prolongement de la ligne de Rossburn à partir de la ligne occidentale de la province du Manitoba, et allant dans une direction nord occidentale, soit une longueur de ligne de cinquante milles au plus.

Son Excellence le Gouverneur général ayant été mis au fait de l'objet desdites résolutions, les recommande à l'examen favorable de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité général, demain, pour discuter la proposition suivante.

1. Qu'il est à propos de prescrire comme suit: Que le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées (ne dépassant, en acun cas, le nombre de milles ci-après spécifié), qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille; et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille:

A voter de nouveau.

1. A la Kettle River Valley Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point situé à ou près Grand-Forks jusqu'à un point distant de cinquante milles en remontant la fourche nord, et la fourche est ou ouest de la fourche nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 39; n'excédant pas 50 milles.

2. Pour une ligne de chemin de fer entre Owen-Sound, dans la province d'Ontario, et Meaford, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 18; n'excédant pas 30 milles.

3. Pour une ligne de chemin de fer entre Sharbot-Lake ou Bathurst-Station, dans la province d'Ontario, ou entre ces deux points, en passant par le village de Lanark, et Carleton-Place, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 7; n'excédant pas 41 milles.

4. A la Nepigon Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes:

a) A partir d'un endroit situé à ou près la station de Nepigon, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au lac Nepigon, distance de 30 milles au plus;

b) A partir d'un endroit situé sur la baie Nepigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen, sur la ligne dudit chemin de fer de Nepigon, distance de 3½ milles au plus;

c) A partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Nepigon, à ou près la traverse de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Pesse, en passant par Cameron's-Falls, distance de 1½ mille au plus;

d) A partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nepigon en allant vers le nord, soit une distance de 45 milles au plus;

Les subventions à cesdites lignes étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 10, pour une totalité de 80 milles au plus.

5. A la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord (ou à la compagnie du chemin de fer du Canada Central, avec le consentement de la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, et sauf l'approbation du Gouverneur en conseil) pour les lignes de chemin de fer suivantes:

a) A partir d'un point sur ladite ligne de chemin de fer, entre Little-Current et Sudbury, dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson, pour 100 milles au plus;

b) A partir de Little-Current, et de là traversant le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Stanley, et de là à Sudbury, pour pas plus de 64 milles;

c) A partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour pas plus de 30 milles;

Lesdites subventions étant accordées au lieu des subventions accordées par le chapitre 43 de 1906, article1, item 1; n'excédant pas 194 milles en tout.

6 A l'Ontario, Northern and Timagami Railway Company, pour une voie ferrée à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Timagami, dans le district du Nipissingue, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 24, pour 50 milles au plus.

7. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit situé à ou près Baptiste, allant vers l'est jusqu'à un endroit situé à ou près Renfrew, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43, article 1, item 24, pour 75 milles au plus.

8. A la compagnie dite "The Bracebridge and Trading Lake Railway Company", pour un chemin de fer allant depuis Bracebridge, dans Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville (Ontario), au lieu de la subvention accordée par le chapitre 34 de 1904, article2, item 1; n'excédant pas 16 milles.

9. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 100 milles, allant de Roberval dans une direction ouest vers la baie de James, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 12.

10. A la compagnie du chemin de fer de Matane à Gaspé, pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit à ou près Sainte-Flavie, sur le chemin de fer intercolonial, à Matane, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 44, pour 30 milles; n'excédant pas 38 milles.

11. Au chemin de fer le "Candian Northern, Quebec", pour prolonger sa ligne depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, pour 30 milles au plus; et pour une ligne de chemin de fer raccordant sa ligne de Montfort

et la Gatineau avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, pour 15.2 milles au plus, au lieu des subventions accordées au chemin de fer Grand-Nord par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 36; n'excédant pas 45.2 milles au plus.

12. Au chemin de fer le " Canadian Northern, Quebec ", pour une voie ferrée depuis un point à ou près la jonction Garneau jusqu'au pont de Québec ou dans la direction de ce pont, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 37, pour 70 milles, n'excédant pas 83 milles.

13. A la compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, pour une ligne de chemin de fer allant d'un point situé à ou près Causapscal, sur le chemin de fer intercolonial, jusqu'à Edmundston, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 9, pour une ligne entre les deux points ci-dessus nommés; n'excédant pas 100 milles.

14. Pour une ligne de chemin de fer allant de Yamaska à un endroit dans le comté de Lotbinière, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 12; n'excédant pas 70 milles; et pour une ligne de chemin de fer allant de Mont-Johnson à la station de Saint-Grégoire, au lieu de la subvention accordée à la compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 16, pour 1 mille, n'excédant pas 1½ mille; et n'excédant pas en tout 71½ milles.

15. A la compagnie du chemin de fer intercolonial du Nouveau-Brunswick, pour une ligne de chemin de fer allant de l'extrémité ouest des vingt milles de sa voie, telle que construite déjà à partir de Campbellton, jusqu'à un point sur la rivière Saint-Jean, entre Grand-Falls et Edmundston, au lieu des subvention accordées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 14 et 50 respectivement; n'excédant pas 90 milles.

16. Pour une ligne de chemin de fer depuis le lac Brazil sur le chemin de fer " Dominion Atlantic ", jusqu'à Kemptville (N.-E.), au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 30; pour 11 milles au plus.

17. A la " Inverness Railway and Coal Company ", pour une voie ferrée de 37 milles au plus allant de Chéticamp à un endroit situé sur la ligne déjà construite, entre Broad-Cove et Point-Tupper, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 24.

18. A la " Margaree Coal and Railway Company ", pour une ligne de chemin de fer de 46 milles au plus, allant d'un point situé à ou près Rangedale, sur le chemin de fer intercolonial, de là par la voie du côté est du lac Ainslie et Sainte-Rose jusqu'à l'anse Chimney-Corner; et pour une voie ferrée, de 4 milles au plus, depuis un point sur le chemin de fer intercolonial entre Rangedale et Point-Tupper jusqu'à l'anse Caribou, sur la baie ou la rivière des Habitants, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 40 de 1907, article premier, item 21, pour 38 milles, mais n'excédant pas en totalité 50 milles.

19. A la Compagnie du chemin de fer de Lotbinière et de Mégantic, pour prolonger sa ligne, la distance de 50 milles au plus, vers le sud, depuis un point ou près Lyster, dans le comté d Mégantic, jusqu'à ou vers un point à ou près Lime-Ridge, dans le township de Dudswell; et pour une voie ferrée, de 30 milles au plus, depuis un point de sa ligne situé dans le township d'Inverness jusqu'à un point situé au ou près le pont qui traverse le Saint-Laurent, à ou près Québec, au lieu des subventions autorisées par le chapitre 42 de 1906, article 1, item 3 et 20 respectivement, n'excédant pas en totalité 80 milles.

20. A la " Cape Breton Railway Company, Limited ", pour une voie ferrée de 30 milles, depuis Port-Hawkerbury ou Point-Tupper, sur le détroit de Canso, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Saint-Peters au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 6, n'excédant pas 31 milles.

21. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer intercolonial, à ou près Dartmouth, dans le comté de Halifax, jusqu'à un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 3, n'excédant pas 80 milles.

22 Pour une ligne de chemin de fer située à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, en partie, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 6, n'excédant pas 52 milles.

23. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, et à partir d'un endroit à ou près Melrose jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, avec une ligne d'embranchement jusqu'à Country-Harbour, dans le comté de Guysborough, en partie, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 5, n'excédant pas en totalité 116 milles.

24. A la Compagnie du chemin de fer des Ha! Ha!, pour une ligne de chemin de fer depuis le village de Jonquière, jusqu'à la baie des Ha! H! en passant par le village de Laterrière, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 33, pour 20 milles; n'excédant pas en totalité 24 milles.

25. A la compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick pour une ligne de chemin de fer depuis Chaudière-Jonction jusqu'à un endroit situé à ou près la frontière internationale, au lieu des subventions accordées par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 2, pour 45 milles, et par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 35, pour 18 milles, n'excédant pas 80 milles.

26. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, en passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud; au lieu des subventions accordées par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 38, pour une totalité de 15 milles au plus.

(Nouvelles subventions.)

27. Pour une ligne de chemin de fer à partir de Tusket-Wedges jusqu'à un point sur le chemin de fer " Halifax South Western " à ou près Riverdale-Station, pour 8 milles au plus.

28. A la " Halifax and Southwestern Rail-

way Company", pour une ligne de chemin de fer allant de Lunenburg à Bridgewater, en passant pas Upper-Lahave, pour 12 milles au plus.

29. A la "Erie, London and Tilsonburg Railway Company", pour une ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, pour 35 milles au plus.

30. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Centreville jusqu'à Aylesford, ou Kingston ou Middleton, sur la ligne du chemin de fer "Dominion Atlantic", pour 35 milles au plus.

31. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à ou près Plaster-Rock jusqu'à Riley-Brook, pour 28 milles au plus.

32. A la "North Shore Railway Company, Limited" (ci-devant la "Beersville Coal and Railway Company"), pour une ligne de chemin de fer prolongeant sa présente ligne de Beersville à Brown'sLanding, n'excédant pas 7 milles; et pour un embranchement du chemin de fer à partir de sa ligne principale jusqu'à Mount-Carlyle, n'excédant pas 2½ milles; pour une totalité de 9½ milles au plus.

33. A la "York and Carleton Railway Company", pour une ligne de chemin de fer, à partir de son présent terminus jusqu'à un point sur le chemin de fer national transcontinental, pour 9 milles au plus.

34. A la "Vancouver and Lulu Island Railway Company", pour une ligne de chemin de fer à partir de Eburn, sur la ligne principale, jusqu'à New-Westminster, pour 9.65 milles au plus.

35. A la "Esquimalt and Nanaimo Railway Company", pour une ligne de chemin de fer, à partir d'un point près de French-Creek jusqu'au village de Sandwich, n'excédant pas 41 milles; et pour une ligne de chemin de fer à partir du village de Sandwich jusqu'à Campbell-River, n'excédant pas 38 milles; pour une totalité de 79 milles au plus.

36. Pour une ligne de chemin de fer à partir de Macleod, en passant par Cardston, et se dirigeant vers un point de la frontière internationale à l'ouest du rang 21, pour 45 milles au plus.

37. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Cowley, dans l'Alberta, jusqu'à un point situé sur la rivière Highwood, pour 50 milles au plus.

38. Pour une ligne de chemin de fer, à partir d'un point à ou près la ville de Red-Deer jusqu'à un point situé sur la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Rocky-Mountain-House, pour 70 milles au plus.

39. A la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, pour une ligne de chemin de fer depuis Winnipeg-Beach, dans une direction nord jusqu'à Gimli, n'excédant pas 9½ milles; et pour une ligne de Gimli à Riverton, n'excédant pas 25 milles; ne dépassant pas en totalité 34½ milles.

40. A la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, pour une ligne ferrée depuis Moosejaw, dans une direction nord-ouest; n'excédant pas 123 milles.

41. A la compagnie du chemin de fer des Cantons de l'Est, pour une ligne ferrée depuis le chemin de fer intercolonial la jonction de Saint-Léonard, jusqu'à Dudswell; n'excédant pas 36 milles.

42. A la compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud, pour une ligne ferrée depuis la jonction de Noyan jusqu'à la frontière internationale, n'excédant pas 8 milles; et pour une ligne ferrée entre Saint-Lambert et Saint-Constant, n'excédant pas 15 milles; ne dépassant pas en totalité 23 milles.

43. A la compagnie du chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean, pour les lignes ferrées suivantes:

a) De la station Valcartier à Sainte-Catherine; n'excédant pas 3.8 miles;

b) De la station Valcartier vers Gosford; n'excédant pas 5½ milles;

c) De l'extrémité du 35me mille de l'embranchement de La-Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'aux chûtes de La-Tuque; n'excédant pas 5 milles;

d) Des chûtes de La-Tuque jusqu'à l'embouchure de la rivière Croche; n'excédant pas 5 milles;

e) Depuis un point sur l'embranchement de La-Tuque jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur près de La-Tuque; n'excédant pas 1:6 mille; n'excédant pas en totalité 20:9 milles.

44. A la compagnie du chemin de fer du Saguenay et de la baie James, pour une ligne ferrée depuis Hébertville jusqu'à Saint-Joseph d'Alma; n'excédant pas 10 milles.

45. A la compagnie du chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, pour une ligne ferrée entre Trois-Rivières et le Saint-Maurice; n'excédant pas 28 milles.

46. Pour une ligne ferrée depuis un point sur la ligne-mère du chemin de fer le Grand-Nord, à ou près Saint-Jérôme, jusqu'à Charlemagne (Bout de l'Ile); n'excédant pas 22 milles.

47. A la compagnie du chemin de fer du Nord-Est, pour une ligne ferrée depuis un point à l'est du lac Témiscamingue, à ou près Ville-Marie, vers l'est; n'excédant pas 25 milles.

48. A la compagnie du chemin de fer canadien du Nord de Québec, pour une ligne ferrée entre Montréal et Hawkesbury; n'excédant pas 65 milles.

49. Pour une ligne ferrée depuis Montréal jusqu'à un point sur le chemin de fer transcontinental; n'excédant pas 200 milles.

50. A la compagnie du chemin de fer Central de Québec, pour une extension de sa ligne ferrée, depuis Saint-Georges jusqu'à ou vers Sainte-Justine; n'excédant pas 30 milles.

51. A la compagnie de chemin de fer Maritime, pour une ligne ferrée depuis Chignectou jusqu'à un point sur le détroit de Northumberland, n'excédant pas 25 milles; et des Mines Joggins jusqu'à un point sur la baie de Fundy; n'excédant pas 1 mille; ne dépassant pas en totalité 26 milles.

52. Pour une ligne ferrée depuis Saint-Peters, dans la comté de Richmond, par la rive sud du lac Bras-d'Or, jusqu'à Sydney; n'excédant pas 60 milles.

53. A la compagnie du chemin de fer central de Nipissingue, pour une ligne ferrée depuis un point sur le chemin de fer du Témiscamingue et d'Ontario-Nord à ou près de New-Liskeard, jusqu'à un point dans le township de Guigues, dans le province de Québec; n'excédant pas 13 milles.

54. A la compagnie du chemin de fer de l'île Vancouver et de l'Est, pour une ligne ferrée

depuis un point sur le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, près de la rivière Campbell, vers le Fort-George, sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique; n'excédant pas 100 milles.

55. A la compagnie du chemin de fer de Vancouver, Westminster et Yukon, pour une ligne ferrée depuis Vancouver vers Saint-George, sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique; n'excédant pas 100 milles.

56. Pour une ligne ferrée contournant le rapide de la Mort, Colombie-Anglaise; n'excédant pas 4 milles.

57. A la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Omineca pour une ligne ferrée Kitimat jusqu'à la rivière Telka; n'excédant pas 110 milles.

58. Pour une ligne ferrée depuis Nicola jusqu'à un point à ou près Penticton; n'excédant pas 100 milles.

Pour une ligne ferrée de Carmi à Penticton; n'excédant pas 50 milles.

60. A la compagnie du chemin de fer de St. Mary et d'Ontario-Ouest, pour une ligne ferrée de Woodstock à Exeter; n'excédant pas 45 milles.

61. A la compagnie du chemin de fer central d'Algoma et de la baie d'Hudson, pour une ligne ferrée depuis Michipicoten-Harbour vers le chemin de fer transcontinental; n'excédant pas 50 milles.

62. A la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, pour des embranchements à partir de la ligne du chemin de fer transcontinental jusqu'à Port-Arthur et à Fort-William; n'excédant pas 220 milles.

63. A la compagnie du chemin de fer du lac Seul, du Portage-du-Rat et de Keewatin, pour une ligne ferrée depuis un point à ou près Kenora jusqu'à la ligne du Transcontinental; n'excédant pas 18 milles.

64. A la compagnie du chemin de fer des chûtes Burk et de la rivière des Français, pour une ligne ferrée des chûtes Burk jusqu'à la rivière des Français; n'excédant pas 85 milles.

65. A la compagnie du chemin de fer de Thessalon et du Nord, pour une ligne ferrée depuis Thessalon dans une direction nord; n'excédant pas 4 milles.

66. A la compagnie du chemin de fer canadien du Nord d'Ontario, pour une ligne ferrée depuis la jonction de Sudbury jusqu'aux mines Hutton; n'excédant pas 30 milles.

67. A la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, pour une ligne ferrée entre la baie et le lac Cowichan; n'excédant pas 24 milles.

68. A la compagnie du chemin de fer canadien du Nord d'Ontario, pour une ligne ferrée entre Hawkesbury et Ottawa; n'excédant pas 60 milles.

69. Pour les lignes ferrées suivantes:

a) De Westfield à Saint-Jean, n'excédant pas 14 milles;

b) De Gagetown à Fredericton, n'excédant pas 40 milles;

c) Depuis un point entre Centreville et Woodstock jusqu'à Grand-Falls, n'excédant pas 55 milles; ne dépassant pas en totalité 99 milles.

70. Pour une ligne ferrée depuis Papineauville, sur la ligne du Pacifique-Canadien, vers Nomininge; n'excédant pas 30 milles.

71. A la compagnie de chemin de fer L'Avenir et Melbourne, pour une voie ferrée entre Melbourne et Drummondville; n'excédant pas 28 milles.

72. A la compagnie du chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean, pour une voie ferrée partant de Chicoutimi et se dirigeant vers le sud ou le sud-est; n'excédant pas 5 milles.

2. Que le Gouverneur en conseil peut accorder les subventions ci-après stipulées, pour aider à la construction et l'achèvement des ponts ci-après mentionnés, savoir:

1. Pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer et de ses abords sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 40 de 1907, article 2, $15,000.

2. A la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique (locataire de la compagnie de chemin de fer de Calgary à Edmonton), pour la construction et l'achèvement d'un pont sur la rivière Saskatchewan, reliant Strathcona et Edmonton, 15 p. 100 de la somme dépensée pour la construction dudit pont; n'excédant pas $100,000.

3. A la compagnie du chemin de fer "Quebec, Montreal and Southern", pour la construction et l'achèvement des ponts de chemin de fer qui suivent:

a) pont sur la rivière Gentilly, $15,000;
b) pont sur la rivière Bécancour, $30,000;
c) pont sur la rivière Richelieu, $30,000;

4. A la compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, pour la construction et l'achèvement des 26 ponts de chemin de fer sur la voie entre Paspébiac et Gaspé; payables lors de l'achèvement de ladite voie ferrée entre ces deux endroits, $250,000.

5. A la compagnie dite "Interprovincial Railway Bridge Company of New Brunswick", pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Ristigouche entre Campbellton et la pointe de la Mission, $160,000.

6. A la "Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company", pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer à Burrard-Inlet, $200,000.

3. Que dans ces résolutions, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne ni le prix de revient des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonable sera déterminé par le Gouvernor en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministre des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigné du coût du chemin; et qu'à son avis le montant pour lequel la subvention est demandée est raisonable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

4. Que les subventions par les présentes autorisées, pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables à même

le fonds du revenu consolidé du Canada et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans les présentes résolutions, au choix du Gouvernor en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:—

a) lors de l'achèvement de l'entreprise; ou

b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur des sections ainsi achevées relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

c) d'après évaluations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministre des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres; ou

d) dans le cas des aliénas (b) et (c), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Que les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies dénommées, sont, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, accordées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever lesdits chemins de fer et pont respectivement; tous les chemins de fer et le pont pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1908, et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec ledit ministre, traité que ledit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par les présentes autorisé à conclure; et le tracé de ces chemins de fer et pont subventionnés est aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. Que la concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer et le pont ainsi subventionnés des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et les ponts par les présentes subventions; mais toute décision de ladite commission rendue sous le régime des présentes peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

7. Que toute compagnie recevant une subvention aux terres des présentes, ses successeurs ou ayants-droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par les présentes, sont tenues de fournir chaque année au Gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'elles en sont requises, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du Gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectue, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par le compagnie aux termes des présentes.

8. Qu'à l'égard de tous les chemins de fer et les ponts subventionnés par le présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un des chemins de fer ou ponts doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou des ponts et le coût de leur exploitation, ainsi que leurs recettes.

9. Que le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par les présentes, que la compagnie emploie pour la voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète des fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et du pont et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer si pareils rails d'acier, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

10. Que dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par les présentes, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet dudit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après ledit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionné et seulement en

tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat dudit ingénieur en chef; pourvu toutefois:

a) Que le coût estimatif tel que spécifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;

b) Qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au contrat passé avec la compagnie;

c) Que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

Son Excellence le Gouverneur général, ayant pris connaissance de l'objet de ce projet de résolution, en recommande à la Chambre l'examen favorable.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU PONT DE QUEBEC.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose à la Chambre de se former demain en comité général pour discuter un projet de résolution ainsi conçu :

La Chambre décide qu'il y a lieu d'autoriser le gouvernement du Canada, en vertu de la convention intervenue entre celui-ci et la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, le 19 octobre 1903, et comprise dans l'annexe du chapitre 54 des lois de 1903, à exercer le droit de prendre possession de toute l'entreprise, de l'actif, des biens et des privilèges de la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, aux conditions prescrites en ladite convention et en ladite loi, et que les sommes nécessaires à cette fin soient prélevées sur le fonds du revenu consolidé.

Son Excellence le Gouverneur général, ayant pris connaissance de l'objet de ce projet de résolution, en recommande à la Chambre l'examen favorable.

(La motion est adoptée.)

DEMANDE D'INFORMATION SUR UN RAPPORT.

M. BERGERON : Quand pouvons-nous compter avoir la version française du rapport de la commission du service civil, version qui est à l'Imprimerie nationale depuis un mois, je crois ? Je serais bien aise de l'avoir avant la clôture de la session.

Sir WILFRID LAURIER : Je m'informerai de ce qui en est et en ferai part à l'honorable député demain.

L'hon. M. FOSTER : J'appelle de nouveau l'attention du premier ministre sur une question que j'ai faite hier relativement à certain rapport du ministère de la Justice.

Sir WILFRID LAURIER : J'appellerai là-dessus l'attention du ministre.

M. GRAHAM.

L'INTERDICTION DU BETAIL EN ANGLETERRE.

M. ARMSTRONG : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demanderai au ministre de l'Agriculture s'il a remarqué dans le "Gazette", de Montréal, certain article où il est question d'une assemblée en masse qui s'est tenue à Londres, à laquelle on a voté une résolution énergique pressant vivement le gouvernement de Sa Majesté de lever l'interdiction du bétail ; j'aimerais savoir aussi si le ministre se propose de tenter quelque démarche à ce propos.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je n'ai pas remarqué l'article en question, mais les journaux m'ont appris qu'une telle assemblée s'est tenue.

LE DROIT DE GRACE.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Je désire répondre à une question que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a faite hier au sujet d'un dossier relatif à l'exercice du droit de grâce. La dernière fois que la question est venue sur le tapis, j'ai dit qu'il faudrait nécessairement plusieurs mois pour préparer ce dossier. Je dois dire que nous avons spécialement chargé quelqu'un de faire ce travail qui est de nature telle, que le premier venu ne saurait l'exécuter ; cette personne est à l'œuvre depuis plusieurs mois et compte en finir d'ici à deux ou trois mois.

RELATIONS DE COMMERCE ENTRE LE CANADA ET L'ALLEMAGNE.

M. LALOR : J'ai reçu d'Allemagne une lettre où il est dit que le bruit court que l'on est sur le point de voir s'établir de meilleures relations de commerce entre le Canada et l'empire allemand. J'aimerais savoir ce qui en est.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Il est tout naturel qu'un sujet aussi important fasse parfois les frais de la conversation ; mais il n'a pas été fait de démarche officielle, et je crois pouvoir dire à l'honorable député que nous ne projetons rien en ce moment qui soit de nature à donner quelque fondement à cette rumeur.

L'INDUSTRIE DES LAINAGES.

M. LALOR : De nombreuses députations étant venues récemment prier le Gouvernement d'élever les droits qui frappent les lainages et les tricots, j'aimerais savoir si le ministère projette d'effectuer à cet égard quelque changement tarifaire.

L'hon. M. FIELDING : Le premier ministre a déjà répondu à cette question, il y a deux jours.

DEMANDE D'INFORMATIONS SUR UN RAPPORT.

L'hon. M. FIELDING propose à la Chambre de se former en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : Je veux appeler de nouveau l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur un rapport dont j'ai déjà parlé deux fois. Hier soir, le ministre m'a dit que ce rapport avait été rédigé et qu'on l'avait ensuite égaré. Mon honorable collègue de Queen (île du Prince-Edouard), qui m'a prié de signaler la question à l'attention du ministre, m'apprend qu'on lui a donné, il y a quelques temps, une réponse absolument semblable. Ce retard singulier et ces réponses répétées à de si longs intervalles nous portent à croire que l'on veut nous tromper.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Le rapport sera déposé aujourd'hui même.

M. R. L. BORDEN : Je prie le ministre de veiller à ce qu'il le soit effectivement, sinon la prorogation pourrait être renvoyée à une date assez lointaine.

L'hon. L. P. BRODEUR : L'honorable député n'a aucune raison de prendre une telle attitude, car je n'ai aucunement songé à lui manquer d'égards—loin de là. Après m'avoir été transmis, il y a quelque temps, le rapport s'est égaré ; mais il sera déposé aujourd'hui.

M. R. L. BORDEN : Je ne devrais me trouver dans l'obligation désagréable de signaler de telles choses à l'attention du ministre. Cette fois-ci, j'ai dû intervenir parce que certains de mes collègues de la gauche sont mainte et mainte fois venus se plaindre à moi de ne pouvoir obtenir le dépôt de ce rapport. On devrait me dispenser d'intervenir de la sorte. Le ministre aurait dû s'occuper de ce rapport dès qu'on le lui a demandé pour la première fois. Voici plus de six mois que nous attendons.

QUESTION RELATIVE A LA CONVENTION CANADIENNE.

M. BERGERON : J'aimerais que le Gouvernement me donnât une réponse précise au sujet de la convention franco-canadienne; je voudrais savoir si le Sénat français l'a ratifiée et, s'il ne l'a pas fait, où nous en sommes par rapport au traité intervenu entre la France et le Canada antérieurement à la négociation de cette convention de commerce. Si cette dernière n'était pas ratifiée par les Chambres françaises, resterions-nous sans traité ou nous en tiendrions-nous à l'ancien ?

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député a dû aprendre par les journaux que la Chambre française des députés a ratifié la convention, mais que le Sénat n'y a pas encore donné son assentiment. On m'apprend que le Sénat français est en vacances et ne doit se réunir que dans quelques semaines. Sans pouvoir rien affirmer à ce sujet, nous avons encore lieu de compter sur la ratification de la convention, sachant que le gouvernement français s'emploie de son mieux à obtenir l'assentiment du Sénat. Nous espérons donc que la convention finira par être ratifiée.

D'ici là, l'ancien traité restera en vigueur. Tant que la nouvelle convention ne sera pas formellement ratifiée par les Chambres françaises et le Parlement canadien, les choses en resteront au point où elles étaient auparavant, comme si rien ne s'était passé.

L'hon. M. FOSTER : C'est-à-dire que tant que la question ne sera pas définitivement réglée, il ne sera pas pris de mesures à l'égard de l'établissement d'un service de paquebots entre la France et le Canada.

L'hon. L. P. BRODEUR : Il n'a pas encore été signé de contrat, je crois.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre sait qu'il n'a pas encore été signé de contrat ; mais ce n'est pas de cela que je parle. J'ai dit que l'on ne prendra vraisemblablement pas de mesures à l'égard de l'établissement de cette ligne de paquebots tant que la ratification de la convention par les Chambres françaises ne sera pas chose certaine. L'établissement de ce service devait suivre la ratification de la convention.

L'hon. L. P. BRODEUR : Il va sans dire que nous maintiendrons le même service que par le passé.

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas de cela non plus que je parle ; je veux savoir si le ministre entend se prévaloir, que la convention soit ratifiée ou non, de la somme que le Gouvernement s'est fait autoriser à attribuer un service dont l'établissement devait suivre l'entrée en vigueur de la convention.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député n'est pas sans savoir qu'il existait déjà un service de paquebots entre la France et le Canada. Ce service devait expirer en mai dernier, mais nous l'avons maintenu comme les années précédentes en nous prévalant du crédit ouvert. Autrement, le service eût été complètement supprimé. Cette question que l'honorable député vient de soulever, je vais la soumettre au ministre du Commerce, avec qui je n'ai pas encore eu l'occasion de la discuter à fond. Toutefois, si la convention n'est pas ratifiée, je ne crois pas que l'on signe de contrat à longue durée.

M. BERGERON : A-t-on renouvelé l'arrangement conclu avec l'ancienne compagnie?

L'hon. M. BRODEUR : Pour cette année et aux mêmes conditions, c'est-à-dire à raison de $5,500 par voyage.

QUESTION RELATIVE A L'ACCIDENT DU CANAL CORNWALL.

M. R. A. PRINGLE (Stormont) : Je demanderai au ministre des Chemins de fer et des Canaux s'il a été pris quelque mesure en vue de fournir aux établissements industriels des bords du canal Cornwall une quantité d'eau plus grande que celle dont ils disposent actuellement pour la génération de la force motrice. Il paraît que depuis la malheureuse rupture qui s'est produite dans la berge du canal, ces établissements n'ont plus qu'une très faible quantité d'eau, ce qui les met dans une situation fort désavantageuse. C'est à la navigation, j'en conviens, qu'il faut songer tout d'abord, mais on me dit que l'on pourrait, sans qu'il en coûtât beaucoup plus, élargir le canal de façon à donner aux filatures et aux autres établissements plus d'eau qu'ils n'en ont à l'heure actuelle. Je dois faire observer qu'à une seule industrie l'absence de force hydraulique occasionne une dépense additionnelle de $15,000 par mois.

Ayant appris qu'une députation est venue avant-hier discuter la situation avec le ministre des Chemins de fer et des Canaux, j'aimerais savoir si l'on a pris quelque disposition en vue de fournir une plus grande quantité d'eau aux établissements industriels.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Comme vient de dire l'honorable député, le rétablissement de la navigation prime toute autre chose. C'est ce à quoi nous nous employons avec toute la diligence possible. Nous ne devons rien permettre qui nous expose à un accident du même genre.

Il y a en cet endroit un grand barrage en forme de fer à cheval. L'une des difficultés auxquelles on se heurte, c'est que si le courant était quelque peu rapide, les navires seraient exposés à donner contre ce barrage et à le renverser, ce qui nous mettrait encore dans l'embarras.

M. PRINGLE : Le courant se détourne du barrage pour se diriger vers les ateliers.

L'hon. M. GRAHAM : L'embarras, c'est quand les navires viennent de l'Ouest. Hier soir, en compagnie de l'ingénieur, j'ai étudié la situation sous chacun de ses aspects. Il m'a dit que le canal décrit un angle trop aigu. Après avoir étudié l'ébauche d'un plan, nous en sommes venus à la conclusion qu'il serait prudent, dans l'intérêt de la navigation et sans nous préoccuper aucunement des établissements industriels, d'élargir le canal en une couple d'endroits, de façon à rendre le passage de la courbe plus facile aux navires et, par là, améliorer la navigabilité du canal tout en protégeant l'encoffrement. L'ingénieur a aussi fait établir un pilier en encoffrement à l'ouest du barrage ; de cette façon, les navires donneront contre ce pilier et éviteront de toucher au barrage. L'intérêt de la navigation exigerait que l'on élargît le canal en un ou deux endroits, ce qui aurait pour effet de donner une plus grande quantité d'eau aux établissements industriels.

M. SAM. HUGHES : Le ministre s'est-il informé s'il est bien vrai, comme on l'a prétendu, que le ministère était prévenu depuis près d'un an du danger d'une rupture en cette partie-là de la berge du canal Cornwall ? C'est le capitaine Donnelly, paraît-il, qui aurait dit cela.

L'hon. M. GRAHAM : Il est impossible de trouver au ministère la moindre trace d'un tel avertissement. En certains endroits, la berge du canal est difficile à protéger, et bien que des opinions diverses se soient énoncées de vive voix, je n'ai jamais entendu dire qu'une rupture fût plus à redouter à l'endroit en question qu'en tout autre.

LE JOUR D'ACTIONS DE GRACES.

M. KEMP : Un grand nombre de nos concitoyens estiment qu'il serait à propos de faire tomber le jour d'actions de grâces le lundi au lieu du jeudi. Une foule de gens aiment à s'éloigner des villes pour aller visiter des parents ou des amis, et c'est pour cela qu'on préfère le lundi au jeudi. Je songe tout particulièrement aux voyageurs de commerce qui sont fortement en faveur de ce changement qui leur permettrait de passer ce jour de fête au sein de leur famille.

Sir WILFRID LAURIER : Diverses associations, celle des voyageurs de commerce notamment, ont appelé notre attention sur ce point. Nous leur avons annoncé d'une manière officielle que le jour d'actions de grâces tombera cette année le lundi au lieu du jeudi.

OBSERVATIONS SUR L'ABATAGE DES PORCS.

M. BLAIN (Peel) : Je désire appeler l'attention du ministre de l'Agriculture (M. Fisher) sur une question qui rélève de son ministère. En 1904, deux citoyens de l'ouest d'Ontario envoyaient des porcs à l'exposition de Saint-Louis. A leur retour de l'exposition, ces porcs étaient mis en quarantaine à Point-Edward où, quelque temps après, on les abattait sur l'ordre du département.

Page D—10 du rapport de l'auditeur général pour l'année 1906, je vois que M. J. E. Brethour, de Burford, (Ont.), a reçu $1,533 à titre d'indemnité pour dix-huit porcs, et que l'on a payé $932 douze porcs appartenant à MM. Douglas & Fils, de Mitchell, (Ont.), et qu'on avait abattus parce qu'ils étaient malades. J'ai sous les yeux l'état indiquant les sommes versées de ce chef ; cet état m'est fourni par un dossier déposé sur le bureau de la Chambre. Ces animaux furent abattus le 4 novembre 1904, et voici

comment se répartit l'indemnité accordée à M. Brethour :

1 verrat âgé de deux ans..	$ 180
1 " " d'un an..	160
1 " " "	80
1 " " de moins d'un an..	65
1 " " " "	80
1 " " " de sept mois...	35
1 truie reproductrice..	80
4 truies âgées d'un an..	400
3 " " de huit mois..	255
2 porcs âgés de huit mois..	32
1 porc âgé de huit mois (mort)..	16
1 truie (morte)..	150
	$1,533

Voilà ce que le département payait à M. Brethour le 5 avril 1905 Pendant que les porcs étaient en quarantaine à Point-Edward, le département donna ordre à un vétérinaire d'aller les examiner. Je relève le passage suivant dans une lettre adressée par M. Perdue au docteur Rutherford, directeur général du service vétérinaire :

Chatham, 24 novembre 1904.

Il est difficile de dire si les porcs ont pris la maladie à Saint-Louis où à Point-Edward. Le docteur Brown estime qu'ils sont devenus malades pendant leur séjour à Saint-Louis, car à leur arrivée à Point-Edward, l'un d'eux toussait déjà et fut le premier à succomber à la maladie. Lorsque le deuxième mourut, je l'examinai et constatai qu'il avait un poumon presque entièrement hépatisé.

Le 24 décembre 1904, M. Brethour demandait une indemnité et le ministre de l'Agriculture lui répondit comme suit :

Cher monsieur Brethour,—J'ai bien reçu la lettre que vous m'avez écrite le 24 novembre au sujet des porcs abattus à la quarantaine de Point-Edward. Je prends note de ce que vous dites à propos des intempéries auxquelles vos porcs ont été exposés, et j'étudierai avec soin la question sous tous ses aspects en compagnie du docteur Rutherford. Au premier abord, cependant, je ne vois pas de possibilité de vous indemniser.

Bien à vous,
SYDNEY FISHER.

Bien que j'aie toute la correspondance sous les yeux, je m'abstiendrai d'en citer davantage, les instants nous étant comptés. Voici maintenant la liste des porcs appartenant à MM. Douglas & Fils, ainsi que l'état des sommes que le ministre a payées à titre d'indemnité :

Lady-Amherst..	$175
Letty..	125
Blain's Last..	160
Maplehurst Queen..	125
La sœur de la précédente..	125
Maplecliff Pointer..	15
Maplehurst Leader..	90
Verrat pur sang..	45
" " âgé de moins de six mois.	30
" " âgé de moins de six mois.	30
Cochon maigre..	6
" "	6
	$932

Ces messieurs réclamèrent une indemnité au ministère. Je viens de donner lecture de la lettre où le ministre dit qu' " au premier abord " il lui paraît impossible de payer une indemnité à M. Brethour ; or, je trouve dans la correspondance une lettre du représentant de Perth-sud (M. O. H. McIntyre), division qu'habite l'un de ces messieurs ; elle est ainsi conçue :

Sainte-Marie (Ont.), 13 décembre, 1904.

A l'honorable Sydney Fisher,
Ministre de l'Agriculture, Ottawa.

Cher monsieur,—M. Dunbar me prie de vous faire tenir une lettre de lui au sujet de la malheureuse perte d'animaux de prix qu'ont subie MM. Douglas et Fils, exposants canadiens à l'exposition de Saint-Louis.

J'ignore quels sont les règlements de votre département relativement à l'abatage des animaux malades, l'indemnité à accorder aux propriétaires.

Le caractère national de l'entreprise dans laquelle ces propriétaires étaient engagés et les circonstances spéciales où les maladie s'est déclarée me paraissent de nature à engager le département à faire l'accueil le plus favorable à la réclamation.

GILBERT H. McINTYRE.

MM. Douglas et Fils avaient confié leur cause à M. Dunbar, avocat, de Mitchel (Ont.) ; cet avocat se met en rapport avec le représentant de la division, qui écrit au ministre. Après un échange de correspondance, je puis même dire après une modification de la loi, le ministre consent à payer cette énorme indemnité. J'ai par devers moi des déclarations faites par d'autres vétérinaires qui ont examiné ces porcs, et d'après ces déclarations, il est étonnant que l'on ait accordé une indemnité.

Le 3 novembre 1904, le Dr Rutherford écrit à M. M. B. Perdue, vétérinaire: Il importe au plus haut point d'établir le diagnostic d'une manière indiscutable, car ce sont des animaux de prix, et les règlements ne permettent pas de payer d'indemnité." Le directeur général a télégraphié à M. Arthur Brown, vétérinaire, à Sarnia :

Ottawa, 3 novembre 1904.

Monsieur Arthur Brown, vétérinaire.

Tenez porcs Douglas rigoureusement isolés. Enverrai vétérinaire en consultation avant d'ordonner l'abatage, vu qu'il n'y a pas d'indemnité.

J. G. RUTHERFORD.

Je n'entrerai pas dans les détails de l'affaire, mais je rapporterai cependant ce que disent les règlements au sujet du paiement d'une indemnité :

4. Les porcs atteints du choléra des porcs ou de la peste des porcs, ou qui sont venus en contact avec ou à proximité de porcs atteints de l'une ou l'autre desdites maladies, seront, sur l'ordre signé par un inspecteur dûment nommé du ministère de l'Agriculture, immédiatement abattus, et l'on se débarrassera des cadavres selon que prescrira l'ordre.

5. Le ministre de l'Agriculture est par le présent autorisé à décréter qu'une indemnité

soit payée aux propriétaires de ces porcs, au taux fixé dans le paragraphe 2, article 12 de la loi sur les épizooties, 1903, telle que modifiée par le chapitre 6 des statuts de 1904.

Cette modification est ainsi conçue :

4. Dans tous les cas, la valeur de l'animal sera déterminée par le ministre ou par quelqu'un par lui proposé à cette fin; mais elle ne le sera pas, s'il s'agit d'animaux de sang mêlé, à plus de cent cinquante piastres pour un cheval, de soixante piastres pour une tête de bétail, ni de quinze piastres pour un cochon ou un mouton; et s'il s'agit d'animaux pur sang, à plus de trois cents piastres pour un cheval, de cent cinquante piastres pour une tête de bétail, ni de cinquante piastres pour un cochon ou un mouton.

Ainsi, si la loi autorisait une indemnité quelconque, le ministre ne pouvait payer aucun porc plus de $50. Dans le cas actuel, il a payé jusqu'à $175 à MM. Douglas et Fils, et $180 à M. Brethour.

Au point où nous sommes rendus de la session, les instants sont trop précieux pour que je m'étende sur le cas. J'ai signalé le fait pour faire voir l'emploi que l'on fait des deniers publics. Etant donnés de tels paiements, le peuple ne devra pas s'étonner que les dépenses publiques augmentent chaque année. Dans son département, le ministre de l'Agriculture est une sorte de despote : il faut que l'on en passe par ce qu'il dit ; qu'il ordonne de payer $180, on le fait, lors même qu'en vertu des règlements et de la loi, on ne doit pas payer plus de $50.

Le ministre objectera, sans doute, que ces personnes contribuaient au bien public et ajoutaient à la bonne renommée du Canada en matière d'élevage des porcs. Or, il ne s'agit que de simples particuliers faisant le commerce dans l'ouest d'Ontario. Le ministère ne les avait pas invités officiellement à envoyer leurs porcs à l'exposition de Saint-Louis ; ils les y ont fait figurer de leur plein gré. La correspondance que j'ai sous les yeux fait voir que le choléra des porcs sévissait à l'exposition de Saint-Louis et que l'un de ces troupeaux de porcs se trouvait placé tout près de pourceaux atteint de cette maladie. La correspondance me porte à croire que les porcs ont pris la maladie non pas à la quarantaine de Pointe-Edward, mais bien à l'exposition de Saint-Louis.

La première fois que le cas fut signalé, le ministre déclara qu'il ne voyait pas comment, " au premier abord ", on pourrait motiver une indemnité. Je ne sais combien il lui a fallu de temps pour se résoudre à payer une indemnité aussi excessive. Si ces personnes avaient droit à une indemnité elles n'avaient pas besoin d'avocat pour défendre leur cause, comme elles n'avaient pas besoin non plus de prier le représentant du comté d'user de son influence auprès du Gouvernement. Pourquoi demander à cet honorable député d'intervenir en leur faveur ?

M. BLAIN.

A tout prendre, on dirait que l'influence politique se fait sentir en cette affaire ; en effet, on s'est empressé de payer à ces gens ce qu'ils demandaient. Leur couleur politique, je ne la connais pas,—je ne m'en soucie guère ; ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Mais les cultivateurs du Canada trouveront un peu excessif que l'on paie $175 à titre d'indemnité pour des porcs que des particuliers ont envoyé à une exposition. Je compte que le ministre de l'Agriculture exposera les raisons qu'ils l'ont porté à payer, contrairement à sa propre loi, des sommes aussi exorbitantes à des particuliers.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je regrette que l'honorable député (M. Blain) ne m'ait pas prévenu plus tôt de son intention d'amener ce sujet sur le tapis. C'est par un simple billet que j'apprenais, il y a quelques minutes à peine, qu'il devait mettre le sujet en discussion.

M. BLAIN : Je dois m'excuser de ne l'avoir pas fait plus tôt.

L'hon. M. FISHER : Il se trouve naturellement que je ne puis entrer dans les détails de l'affaire. Je le regrette d'autant plus que je pourrais, j'en suis convaincu, donner les explications les plus satisfaisantes. Cette affaire, je ne l'ai pas complètement oubliée, mais n'ayant pas eu l'occasion de me rafraîchir la mémoire en me reportant aux liasses du ministère, je ne m'en rappelle pas très nettement les détails. Le cas était assez singulier, et c'est ce qui me fit dire, la première fois que mon attention y fut appelée, que je ne savais pas s'il serait possible d'accorder une indemnité quelconque.

Quant à M. Brethour et à MM. Douglas et fils, ce sont des éleveurs de porcs avantageusement connus de l'ouest d'Ontario, que mon ministère et le département de l'agriculture d'Ontario avaient instamment priés de prendre part à l'exposition de Saint-Louis. Nous nous efforcions alors de déterminer les éleveurs canadiens à participer à cette exposition, offrant de transporter nous-mêmes leurs animaux à Saint-Louis, afin que notre exposition de bétail sur pied fît honneur au Canada. Aussi notre pays fit-il bonne figure à cette exposition.

Au dire de l'honorable député, il s'agissait là d'initiative privée ; je diffère d'opinion avec lui. Ces exposants avaient souci de l'intérêt public, et nous les avions instamment priés d'envoyer leurs animaux à Saint-Louis.

M. BLAIN : Le ministère avait-il prié ces personnes d'envoyer leurs cochons à l'exposition de Saint-Louis comme s'il se fût agi d'une entreprise dans l'intérêt général ?

L'hon. M. FISHER : Parlant de mémoire et bien que la correspondance ne l'indique pas, je ne doute aucunement qu'il l'ait fait.

On sait aussi qu'à cette époque-là le commissaire du bétail de mon ministère s'est transporté auprès des éleveurs du Canada pour les engager à prendre part à l'exposition de Saint-Louis, et que pour les y encourager, le ministère offrit de donner des prix supplémentaires, et cela dans le but d'obtenir que les bestiaux canadiens fissent bonne figure à cette grande exposition.

M. BLAIN : Le ministère n'a pas soldé le coût du transport de ces cochons à l'exposition de Saint-Louis. Le ministre prétend-il l'avoir payé ?

L'hon. M. FISHER : Il me semble que nous avons en outre soldé au moins leurs frais d'entretien.

M. BLAIN : Il n'y a pas un mot de cela dans la correspondance.

L'hon. M. FISHER : Je ne parle que d'après mes souvenirs. Si l'honorable député m'avait donné le temps d'étudier la question, je me rappellerais mieux les faits que je ne le fais en ce moment.

L'administration a aidé les éleveurs canadiens en envoyant leurs bestiaux à Saint-Louis. Quant à pouvoir dire de quelle manière et dans quelle mesure nous les avons ainsi aidés, il me faudrait pour cela consulter les dossiers qui se rapportent à l'opération. Mon honorable ami, que je vois en train de compulser certains documents, n'y trouvera sans doute rien au sujet de cette affaire.

M. BLAIN : Il s'y trouve une lettre adressée au ministre par M. Dunbar, l'avocat que l'on a chargé de cette chose, qui dit:

Si l'envoi eût été de choses exposées pour le compte même de l'Etat, de façon que l'Etat se fût lui-même chargé du transport des animaux, je n'ai pas de doute que MM. Douglas et Fils eussent été entièrement dédommagés.

L'hon. M. FISHER : Cela est vrai ; mais ce n'était pas un envoi du Gouvernement. Ce n'est pas le Gouvernement qui avait charge de ce bétail. L'administration n'en a pas moins aidé de ses deniers les éleveurs à envoyer leurs animaux à Saint-Louis. Ce que dit mon honorable ami ne détruit pas la vérité de mon assertion. Il est facile d'expliquer pourquoi ces pièces ne renferment rien sur l'affaire. C'est par les soins d'un agent faisant partie du personnel de l'exposition de Saint-Louis que ces animaux y ont été transportés, et nos vétérinaires n'ont eu rien à y voir, sauf pour la question du dédommagement. J'ai tout lieu de supposer que rien de cette affaire n'apparaît dans ces pièces. Je parle de mémoire, mais je suis à peu près certain de ne pas me tromper.

L'honorable député dit que ces hommes étaient engagés dans une entreprise personnelle. La chose est vraie, en tant qu'il s'agissait de bestiaux à eux ; mais, et je le répète, s'ils ont envoyé leurs animaux à Saint-Louis, c'est à la demande du ministère fédéral de l'Agriculture, comme aussi du ministère de l'Agriculture de la province d'Ontario, lesquels désiraient voir le Canada dignement représenté à l'exposition de Saint-Louis.

Quant à la question des dédommagements, je n'ai pas de chiffres ici. Je prends ceux que mon honorable ami a donnés ; mais il m'est impossible de les discuter, ne les ayant pas devant moi. J'imagine que si l'on a payé plus que n'autorise la loi sur les épizooties, c'est à cause des circonstances, et de la qualité exceptionnelle du bétail exposé. Ce bétail qui a donné lieu au dédommagement dont on parle est celui qui a emporté tous les suffrages à Saint-Louis et qui a gagné les prix à cette grande exposition internationale.

M. BLAIN : Qui a eu l'argent des prix ?

L'hon. M. FISHER : Les propriétaires de ces animaux, naturellement. A qui voulez-vous que cet argent soit allé ? Ils avaient envoyé leurs bestiaux à Saint-Louis. L'honneur a été pour le Canada, et l'industrie de l'élevage en ce pays y a gâgné énormément.

Je ne mets pas en doute la vérité des chiffres qu'a présentés l'honorable député, et il n'a que faire de les retenir. Je les crois exacts. Tout ce que je puis dire, c'est que je n'ai pas été à même de les vérifier. Quoi qu'il en soit, j'accepte sa parole, et je veux bien que cet argent ait été payé ; mais il a dû l'être par suite de circonstances exceptionnelles et à cause de la qualité exceptionnelle des bestiaux exposés.

M. CLEMENTS : L'honorable ministre a dit, je crois que le gouvernement d'Ontario avait contribué pour sa part à dédommager ces gens qui ont envoyé des cochons à Saint-Louis.

L'hon. M. FISHER : Je n'ai rien dit de la sorte. J'ai dit que le gouvernement d'Ontario avait engagé ces hommes à envoyer des bestiaux à Saint-Louis pour que la province fût honorablement représentée à l'exposition ; mais je n'ai pas dit que le gouvernement d'Ontario avait payé quoi que ce fût à ces gens-là comme dédommagement. Je ne sais pas s'il l'a fait ou non, mais je ne le crois pas, car il apparaît au ministère de l'Agriculture que M. Brethour ainsi que MM. Douglas et fils ont été entièrement dédommagés par nous-mêmes, et je connais trop bien ces messieurs pour penser qu'ils se seraient adressées à un autre gouvernement pour un dédommagement qu'ils venaient de recevoir de nous. Ce ne sont pas des gens à faire pareille chose.

Mon honorable ami a parlé d'influence politique. Je crois avoir reçu une lettre de l'honorable député de Perth, me faisant savoir qu'un de ses commettants, ou des gens qu'il connaissait, avaient subi des pertes du fait de cette exposition. Il n'y avait dans cette lettre rien que de naturel, ni rien qui fût d'un caractère politique. Cette lettre

est de celles que tout membre de cette Chambre doit écrire au besoin dans l'intérêt de ses commettants et, s'il ne l'avait pas fait, quand on le lui demandait, il aurait tout simplement manqué aux obligations qu'un député contracte envers ceux qu'il représente à la Chambre. Pour ce qui est de la politique, j'ignore quelle est celle de MM. Douglas et fils. Quant à M. Brethour, il se trouve que je sais de quelle politique il est : c'est un conservateur bien connu ; mais en même temps je le tiens en haute estime, tant pour sa personne que comme éleveur de pourceaux. On lui a déjà demandé de se porter candidat conservateur dans son comté, à certaine élection, il y a quelques anées. C'est M. Brethour qui a entamé cette correspondance avec nous, qui s'est occupé de l'affaire, quand M. Douglas n'y pensait peut-être pas encore. La première demande faite au ministère l'a été par M. Brethour ; c'est lui qui m'a mis au fait des circonstances de l'affaire. Il est vrai que MM. Douglas et fils étaient avec lui, qu'ils avaient comme lui éprouvé du dommage, et qu'ils ont été en même temps que lui dédommagés. C'est M. Brethour qui est venu me voir au sujet de cette affaire, même avant que l'honorable député de Perth m'eût encore fait la moindre observation à cet égard.

M. BLAIN : Pourquoi a-t-il été nécessaire que la chose passât par les mains d'un avocat pour ce dédommagement, puisque mon honorable ami état si bien disposé ?

L'hon. M. FISHER : Je ne vois pas qu'il ait été nécessaire de mettre l'affaire entre les mains d'un avocat ; il n'était pas besoin de faire intervenir un avocat, et les choses se seraient passées sans lui non autrement qu'on a vu. Je ne sais pas pourquoi MM. Douglas et fils ont pris un avocat, et je m'en soucie peu. M. Brethour n'avait pas d'avocat, il est venu en personne me voir à ce sujet. Dans notre première entrevue, je lui ai dit : Cette affaire sort de l'ordinaire, j'aurai à l'examiner avec soin, pour en bien connaître les circonstances, avant de rien payer. J'ai donc étudié la chose ; mais, comme je l'ai dit, je parle de mémoire, et les détails m'échappent. Il a été décidé, en fin de compte, que, ces hommes ayant subi de fortes pertes par le choléra qui s'est mis dans leur troupeau, un dédommagement leur était dû. Ce sont nos propres vétérinaires qui ont déterminé la compensation dont j'ai autorisé le payement. La politique n'a eu rien à faire dans ce règlement, pour ce qui est du moins de M. Brethour. Quant à MM. Douglas et fils, j'ignore absolument quelles sont leurs attaches politiques, ne les connaissant pas personnellement. Je ne me souviens pas d'avoir jamais eu de rapports avec eux. M. Brethour, que je connais pour un des plus considérables éleveurs de pourceaux, sinon le plus considérable et que j'avais plus d'une fois rencontré à des expositions et à des conventions, m'était naturellement venu voir en personne, pour discuter avec moi la lourde perte qu'il disait avoir faite, et demander d'en être dédommagé. Ordre a été donné de payer cette compensation, et les choses se sont passées comme elles se passent dans le cours ordinaire des affaires. Il est bien inutile par conséquent de chercher à faire croire que la politique ait pu avoir quelque action sur nous dans le règlement de cette affaire.

M. H. S. CLEMENTS (Kent-ouest) : J'ai eu en ma possession pendant quelque temps le rapport de cette affaire, je l'ai étudié à fond et c'est de ce rapport que je tire mes conclusions. L'honorable ministre se montre ordinairement fort courtois et je tiens à lui en donner crédit. Mais ce rapport semble l'avoir fait sortir de son naturel et c'est pourquoi je lui dirai un mot ou deux. Il ne saurait excuser comme il le fait le payement de cette compensation. J'aimerais que le ministre visitât la région que j'habite ; nous y avons beaucoup d'éleveurs, dont la réputation est pour le moins égale à celle de M. Brethour, et des autres dont on a parlé. Cependant il n'a été attribué à ces éleveurs que 6 et 7 dollars pour chacun des superbes pourceaux qu'il a fallu donner l'ordre d'abattre. On a tout simplement outré les choses en payant dans ce cas une pareille somme ; car, quiconque connaît tant soit peu l'élevage des pourceaux, n'a jamais entendu parler d'un cochon pouvant valoir $233.

M. McCOLL : L'honorable député sait-il quel prix se payent à l'encan les magnifiques bestiaux de M. Platt, d'Hamilton ?

M. CLEMENTS : Je ne connais rien de ce qui concerne M. Platt d'Hamilton.

M. McCOLL : Ce sont des pourceaux de premier ordre.

M. CLEMENTS : Dans toute cette correspondance, vous ne verrez pas un mot qui se rattache à l'envoi de ces animaux à Saint-Louis.

L'hon. M. FISHER : Si mon honorable ami veut être juste, il avouera que ce n'est pas dans ce rapport qu'il faut chercher la correspondance relative à l'envoi de ces animaux à Saint-Louis, car cela relève d'une autre branche de mon administration. Il insinue ni plus ni moins que je n'ai pas dit la vérité.

M. BLAIN : L'honorable ministre serait-il disposé à mettre sur le bureau de la Chambre cette correspondance ?

L'hon. M. FISHER : Oui, si l'honorable député veut me donner le temps qu'il faut.

M. CLEMENTS : M. Brown, le propre vétérinaire de votre département, ainsi que l'inspecteur qui est à Point-Edward, décla-

rent nettement, comme on le voit dans ce rapport, que ces hommes n'ont droit à nul dédommagement. Voilà bien, selon moi, la preuve la plus directe que cette compensation n'aurait pas dû être payée. Quant à M. Brethour, l'envoi de ses cochons à Saint-Louis est une chose qui lui était personnelle. Il est éleveur, et il cherche naturellement à se créer des débouchés pour sa marchandise. L'esprit d'entreprise dont il a témoigné en cherchant à mettre à profit l'exposition de Saint-Louis lui fait grand honneur. La déposition de M. Brown fait suffisamment voir que la maladie a été contractée à Saint-Louis. Si nos cultivateurs de l'ouest d'Ontario ont subi de si grandes pertes, la faute en est au Gouvernement, qui a laissé entrer dans le pays d'énormes quantités de porc américain. Je blâme le ministère de l'Agriculture d'avoir autorisé le paiement de pareilles sommes à ces personnes ; et j'invite le ministre à venir quand il voudra chez moi discuter cette question.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : De quel droit le ministre a-t-il ordonné le paiement d'une somme aussi considérable ? Il s'est présenté un cas comme celui-ci à la dernière session, et le ministre refusa de payer aucune indemnité. Le ministre est comme chacun de nous tenu de respecter les lois. Il peut croire qu'il ne l'est pas, mais il l'est. La loi prescrit qu'avant de payer une compensation comme celle-là, la valeur de l'animal devra avoir été établie,et que, dans le cas du bétail ordinaire, la compensation n'excédera pas certaine somme, et, dans le cas de bêtes de race, pour un cochon, par exemple, $50. Il serait intéressant de savoir comment le ministre pourrait justifier son action, quand la loi elle-même lui indique clairement ce qu'il doit faire.

L'année dernière, je lui ai soumis le cas d'un animal atteint de tuberculose et que l'on avait dû abattre; il a absolument refusé tout dédommagement à celui pour qui cette perte était pourtant fort sensible. C'était, cependant, dans l'intérêt de la société que l'on avait tué cette bête. Si encore ces gens-là avaient envoyé leur bétail à Saint-Louis en vue de faire connaître avantageusement le pays, je comprendrais que l'on dût en user libéralement avec eux, mais toujours dans la mesure que la loi autorise. L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous expliquer sa conduite ?

L'hon. M. PATERSON : Il a déjà parlé.

L'hon. M. FOSTER : Jusqu'à épuisement de ses ressources.

M. G. H. McINTYRE (Perth-sud) : Je n'étais pas ici au moment où mon honorable ami le député de Peel a soulevé cette question, mais on me dit qu'il a été parlé d'une lettre que j'aurais envoyée au ministère. Je ne sais pas si l'honorable député m'a blâmé pour cela, et je ne vois pas, au reste, qu'il y ait lieu de le faire, car il me semble tout naturel qu'un député écrive à un ministre quand quelqu'un de son comté le lui demande. Il y a bien trois ans et demi que j'ai écrit cette lettre, mais je me souviens de n'y avoir rien mis qui pût faire supposer une intention louche. Je n'avais nulle raison politique d'aider les MM. Douglas, que je ne connaissais pas, et dont je n'avais pas même encore entendu parler à cette époque. J'ai simplement agi dans cette affaire comme le ferait tout membre de cette Chambre, et tout ce que je puis dire à l'honorable député de Peel, c'est que, si ses cochons tombent malades ou meurent, et que je puisse lui être utile en telle circonstance, je le ferai de bon cœur.

M. BLAIN : Je vous ferai certainement demander, car vous me paraissez avoir beaucoup plus d'influence que je n'en aurais.

M. G. H. McINTYRE : Je n'ai jmais agi pour me mettre le ministre à dos. Je fais à l'honorable député de Kent les mêmes offres de service, et je me mets avec plaisir à sa disposition, si jamais il a besoin de moi.

M. SPROULE : Le ministre devrait donner une réponse à ma question.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député (M. Sproule) semble ignorer que j'ai déjà parlé, que l'Orateur est là, et que je n'ai pas plus le droit de parler de nouveau que tout autre député.

M. SPROULE : La Chambre vous fera bien cette faveur.

VENTE DES TERRES DES INDIENS.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest) : Il s'agit d'une vente par le surintendant général des affaires indiennes, le ou vers le 24 avril 1900, d'une grande étendue de terres dans les townships de Fisher, d'Haviland et de Tilley, district d'Algoma. Il est à présumer que cette vente a été faite en vertu des règlements relatifs aux terres des Indiens. Le règlement en vertu duquel on dit que la vente a été faite se lit comme il suit :

Article 6.—Les règles ci-dessus établies ne s'appliqueront pas aux terres qui auront été pour le tout ou pour la plus grande partie déclarées, par le rapport, faites sous serment, d'une personne capable, digne de confiance et non intéressée, nommée à cette fin par le surintendant général des Affaires indiennes, impropres à la culture. Pour ces terres, le surintendant général des Affaires indiennes peut, au mieux des intérêts des Indiens, en disposer, comme aussi disposer du bois ou autres matières de valeur gisant sur ou sous le sol, et sans qu'il soit tenu compte des conditions d'occupation ou d'amélioration.

S'autorisant de cet article, M. le surintendant général des Affaires indiennes vendit le 24 avril 1900 à trois personnes qui n'étaient certainement pas des adversaires

de l'administration, moins encore de M. le surintendant, qui, pour lors, était l'honorable député de Brandon (M. Sifton), 29,301 acres de terres dans ces townships, au prix de $9,017.50. Ces acheteurs étaient : MM. W. F. Wilson, de Berlin, un temps de Brandon (Man.) un autre temps ; A. E. Philip, avocat à Brandon, et D. Anson Ressor, de Brandon (Man.). Quand aux conditions dans lesquelles l'estimation doit se faire, l'article 6 y pourvoit, en disant qu'un estimateur sera nommé, ayant certaines qualités, savoir qu'il doit être capable, digne de confiance et surtout non intéressé. C'est sur le rapport de cet homme que le surintendant général des Affaires indiennes peut, à sa discrétion, vendre les terres.

Le premier épisode de cette extraordinaire opération est une lettre de M. A. H. Gale, qui se proclame et se désigne lui-même comme étant d'Oxford, Angleterre. Voici cette lettre :

Toronto, 25 juillet 1899.

Monsieur Wm Van Abbott,
Agent des Affaires indiennes,
Sault-Sainte-Marie (Ontario).

Monsieur,—Je désirerais acheter les terres suivantes, prévues dans l'article 6 des règlements relatifs aux terres des Indiens: Toutes les sections des townships de Ley, Haviland, Tilley, Fisher, Herrick et Palmer; aussi la section de l'île de Batchawana; aussi toutes les sections de la moitié ouest des townships de Tupper et d'Archibald, tout ce qui reste de terres non occupées dans les townships de Kars, Fenwick, Pennefather et Dennis, et la moitié ouest du township de Vankougnet, toutes terres qui sont des terres des Indiens et situées dans la province d'Ontario, au prix que fixera l'estimateur de votre département, à telles conditions, suivant telles règles que votre Gouvernement pourra prescrire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. H. GALE,
Oxford (Angleterre).

Prière de répondre à Brandon (Manitoba), aux soins de M. W. H. Wilson.

On remarquera que cet individu vient d'Oxford (Angleterre), qu'il écrit de Toronto et qu'il donne son adresse : " Brandon, aux soins de W. F. Wilson." L'agent des Indiens reçoit cette lettre et la transmet au ministère de l'Intérieur où elle est déposée aux archives. Nul autre événement ne survient jusqu'au 19 mars 1900, date de la publication de la lettre suivante :

Brandon, 19 mars 1900.

Monsieur James A. Smart,
Surintendant général des Affaires indiennes, Ottawa.

Cher monsieur Smart,—J'inclus sous ce pli une demande d'achat de certaines concessions de bois dur situées dans le territoire de la baie Bathchawana, dans le lac Supérieur, aux termes de l'article 6 des règlements et, vu que nous sommes, mes associés et moi, très désireux d'établir une scierie mécanique dans ce territoire, je vous serais très reconnaissant si vous vous occupiez de l'affaire et la meniez à

chef dès que vous le pourrez sans vous déranger. J'ai visité les lieux et je constate qu'il ne sera pas difficile de prouver par le rapport et les affidavits des personnes établies dans le territoire de la baie Goulais, le plus rapproché de celui-ci, et qui connaissent le terrain, que les terres sont impropres à la colonisation et qu'il serait très utile, dans l'intérêt public, que notre requête soit accordée.

Une famille du nom de McCaulay est établie dans le territoire de la baie Goulais. Ses membres sont les colons les plus rapprochés des terres en question; ils sont gardes-forestiers et ont rempli différentes fonctions officielles et ils sont en mesure de faire un rapport exact et une estimation précise concernant ces concessions. L'aîné des McCaulay a agi comme contremaître ou inspecteur du Gouvernement pendant la construction du canal du Sault-Sainte-Marie, et l'un de ses fils est un garde-forestier habile et a été employé à ce titre et comme inspecteur du bois tant par l'Etat que par des compagnies particulières d'exploitations forestières, et le rapport de l'un ou l'autre serait, croyons-nous, digne de foi.

Je crois aussi que nous pourrions faire signer par tous les colons établis dans le territoire de la baie Goulais une requête priant le Gouvernement de se rendre à notre requête e , si vous le croyez à propos, nous nous mettrons immédiatement à l'œuvre pour recueillir ces signatures.

Veuillez nous répondre au sujet de cette affaire dès que vous le pourrez sans vous déranger et vous obligerez.

Votre tout dévoué,
W. F. WILSON.

Cette lettre accompagne la requête. Je désire insister sur ces détails de l'affaire : d'abord, cette personne veut acheter du bois dur ; elle tient, même elle tient beaucoup, à établir au plus tôt une scierie mécanique ; elle a visité les lieux et il serait utile, dans l'intérêt public, que la requête soit accordée sans délai ; enfin, les colons établis dans le territoire sont favorables au projet et signeraient une requête pour l'appuyer si on le leur demandait.

Je relèverai de plus l'étrange passage que renferme la lettre qui accompagne la requête, passage où l'acquéreur, celui qui convoite la concession, nomme ou désigne au surintendant général des Affaires indiennes la personne qui en fera l'estimation, aux termes de l'article 6. La requête est couchée dans les termes suivants :

M. Jas. A. Smart,
Surintendant général des Affaires indiennes,
Ottawa, Ontario.

Monsieur,—Mes associés et moi, nous désirons établir une scierie mécanique pour le sciage et le débitage du bois dur dans le territoire de la baie Batchawana dans le lac Supérieur et, après une exploration personnelle du territoire nous constatons:

1. Qu'il n'y a point de colons dans le territoire et qu'aucune terre n'a été occupée ni vendue.

2. Que la plupart des terres dans ce territoire sont impropres à la colonisation.

3. Et que les terres qui pourraient être propres à la colonisation n'ont pas de moyens de communication avec les marchés existants.

4. Qu'il n'y a pas de bois à pâte de quelque valeur sur les terres que nous nous proposons de choisir.

5. Que les terres qu'il est question d'acheter sont l'objet d'un permis de coupe accordé à la compagnie d'exploitations forestières du Saint-Maurice; permis qui expire le 30 d'avril prochain.

6. Que la compagnie d'exploitation forestière du Saint-Maurice a été absorbée par la compagnie internationale de papier, de New-York.

7. Que ni la compagnie internationale de papier, ni la compagnie d'exploitations forestières du Saint-Maurice, n'a jamais construit ou mis en œuvre une scierie mécanique dans cette concession et n'a au Canada de scierie ouvrant ou destinée à ouvrer le bois abattu sur ces terres.

8. Que nous constatons que la compagnie internationale de papier a abattu une quantité des billes de bouleau sur l'île située dans la baie Batchawana et qu'elle les a fait remorquer jusqu'à une scierie des Etats-Unis pour les y débiter.

9. Que, si on nous accorde, à mes associés et à moi, le privilège d'acheter la totalité en une partie des terres en question, aux termes de l'article 6 des règlements concernant l'aliénation des terres des Indiens, nous établirons à un endroit voisin de la baie Batchawana une scierie d'un rendement de trois à cinq millions de pieds par année et, de plus, nous établirons plusieurs colons sur les terres situées dans le territoire qui, après inspection, seront reconnues propres à la colonisation, aux termes de l'article 9 desdits règlements (décret du conseil) du 7 de juin 1888.

10. Que l'établissement d'une scierie mécanique et dans ses accessoires près de la baie Batchawana serait un grand avantage pour les colons établis sur les bords de la baie Goulais et pour ceux que nous pourrions établir sur les terres de ce territoire, ainsi que pour le commerce de transport des grands lacs.

11. Qu'il n'a jamais été abattu de bois dur dans ce territoire.

12. Que la plus grande partie de ce bois dur se compose d'érables et de bouleau; que la majeure partie des arbres sont très vieux; que plusieurs ont commencé à déchoir et qu'il se perdra beaucoup de bois marchand, à moins qu'on ne l'abatte pendant les prochaines années.

13. Que nous vous demandons de charger quelqu'un de dresser un rapport concernant les terres mentionnées dans cette requête, conformément aux exigences de l'article 6, pour nous permettre de les acquérir.

Les terres suivantes sont celles que nous nous proposons d'acquérir, en totalité en ou partie, en telles quantités que fixe l'article 1er du règlements, ou sur lesquelles nous établirons des colons lorsqu'elles seront propres à l'occupation: les townships Haviland et Fisher et les sections les plus occidentales du township Tilley.

W. F. WILSON.

Il y a des détails étranges concernant cette requête. C'est une requête en bonne et due forme dont la lettre que j'ai lue n'est pas censée faire partie. Elle mentionne à quelles conditions le surintendant général est prié de vendre ces terres. Les principales sont la colonisation du territoire et l'amélioration du sort des colons établis dans les environs. Le signataire expose que les compagnies d'exploitations forestières qui ont fait des affaires là-bas n'ont pas établi de scierie mécanique et que, au contraire, elles ont fait remorquer les billes jusqu'à une scierie des Etats-Unis où elles ont été converties en bois de service.

En passant, il critique très sévèrement cette manière d'agir et laisse entendre que, si lui et ses associés obtiennent ces terres, ils observeront les conditions relatives au façonnement du bois, établiront une scierie mécanique et placeront un grand nombre de colons sur la concession. Ensuite, la requête invite expressément le Gouvernement à nommer un estimateur et, dans la lettre qui accompagne la requête, le futur acquéreur demande que M. McAuley, père ou fils, soit désigné comme l'estimateur indépendant sous le régime des règlements. Cette requête parvient au département le 19 mars; on en accuse réception le 27 mars, et pendant qu'elle est à l'étude, il y a évidemment des communications entre le requérant, le futur acquéreur, et cet estimateur impartial que le Gouvernement devait nommer, je parle de la lettre suivante :

Baie Goulais, 3 avril 1900.

Monsieur W. F. Wilson,
Brandon (Manitoba).

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre et, en réponse, je vous dirai que les détenteurs du permis de coupe ont enlevé cet hiver tout le bois à pâte de la partie du territoire que vous convoitiez aux environs de la baie Batchawana.

Quant à la requête, elle me semble inutile, car cette concession se trouve en dehors des terres de colonisation. Toutefois, si la requête est nécessaire, je suis à votre disposition.

Espérant que vous réussirez dans votre entreprise.

Je demeure votre tout dévoué,
A. McAULEY.

Le surintendant général des Affaires indiennes avait mis la requête à l'étude et, pendant ce temps-là, l'acquéreur correspondait avec l'estimateur que le Gouvernement devait nommer; il l'employait à faire signer une pétition, et l'estimateur offrait de préparer la pétition à l'appui de la requête de l'acquéreur et exprimait l'espoir que celui-ci réussirait dans son entreprise. D'une manière ou d'une autre, cette lettre se trouve au département des Affaires indiennes. Le 29 mars 1900, un rapport, signé par W. A. Orr, est présenté au sujet de cette affaire. Je n'imposerai pas à la Chambre la lecture du rapport entier, mais j'en citerai des passages :

L'article des règlements concernant les terres prescrit que les terres que des rapports auront déclarées impropres à la colonisation seront inspectées, et il autorise le surintendant général à disposer de ces terres et du

bois qui les recouvre aux conditions les plus avantageuses pour les Indiens, sans avoir égard à l'occupation ni aux améliorations.

Il est d'avis que la requête de M. Wilson mérite d'être bien accueillie et il conseille d'offrir les terres à M. Wilson et à ses associés aux conditions suivantes :

1. Les terres et les bois qui les recouvre devront être examinés et estimés par un évaluateur habile qui prêtera serment, et le paiement des terres et du bois autre que le pin et l'épinette, devra être fait en espèces, au moment de la vente, au prix fixé.

2. Les sections et les parties de sections que les rapports déclarent propres, en tout ou en majeure partie, à la colonisation devront être sujettes aux conditions d'établissement suivantes: Un colon sera établi sur chaque section ou partie de section; une maison d'au moins 18 pieds par 24 y sera érigée et sera occupée pendant trois ans au moins et cinq acres sur chaque cent acres, ou dans cette proportion-là, seront défrichés et mis en culture.

3. Les sections ou les parties de sections que les rapports déclarent, autant ou en majeure partie, impropres à la colonisation ne seront pas sujettes aux conditions d'établissements.

4. La vente sera sujette au permis de coupe existant relativement à ces terres, en ce qui concerne le pin et l'épinette qui pourront être abattus et enlevés par le porteur du permis dans les trois ans à compter de la date de la vente, pourvu que le permis soit renouvelé chaque année.

5. Le pin et l'épinette qui n'auront pas été enlevés dans les trois ans seront payés par l'acquéreur de la concession au prix fixé par l'estimateur.

6. Les acquéreurs devront établir, à un endroit situé sur les bords de la baie Batchawana, une scierie mécanique d'un rendement annuel de trois à cinq millions de pieds, et employer de préférencee les Indiens, lorsqu'ils les jugeront propres à l'exécution des travaux.

7. Tous les minéraux précieux ou communs seront exemptés de la vente, ainsi que le droit d'exploiter les mines et d'en extraire les minérais.

8. Les lettres patentes seront émises à l'expiration de trois années à compter de la date de la vente, après qu'il aura été prouvé que toutes les conditions ont été fidèlement observées.

Je signale cette dernière clause à l'attention du ministre de l'Intérieur. En terminant, M. Orr suggère que M. McAuley pourrait recevoir l'ordre de faire l'estimation, ainsi que M. Wilson, l'acquéreur, l'a proposé.

Le surintendant général des Affaires indiennes croyait remplir son devoir et répondre aux exigences de l'article 6 des règlements en désignant, comme une personne compétente, digne de confiance et, pardessus tout, désintéressée, pour dresser un rapport concernant ces terres, celui qui, je l'ai démontré, correspondait avec l'acquéreur, et en le nommant pendant qu'il était employé par ce dernier et qu'il le servait pour les fins de cette requête, enfin celui qui était proposé par l'acquéreur lui-même.

A ce moment-là, la lettre de M. McAuley était sous les yeux du département où elle était parvenue avant que celui-ci eût offert à M. Wilson de lui vendre ces terres. Celles-ci lui ont été offertes dans la lettre suivante :

Département des Affaires indiennes,
Ottawa, 18 avril 1900.

Monsieur,—Pour revenir à votre lettre du 19 écoulé me transmettant une demande d'achat de certaines terres situées dans le territoire de Batchawana, je dois vous informer que le département consent à vous vendre les terres disponibles dans les townships d'Haviland (sauf une partie de celles de l'île Batchewana) et de Fisher et dans les neuf sections occidentales du township de Tilly aux conditions suivantes :

1. Les terres et le bois qui les recouvre devront être examinés et estimés par un évaluateur habile qui prêtera serment, et le paiement des terres et du bois, autre que le pin et l'épinette, devra être fait en espèces, au moment de la vente, au prix fixé.

2. Les sections et les parties de sections que les rapports déclarent propres, en tout ou en majeure partie à la colonisation devront être sujettes aux conditions d'établissement suivantes: Un colon sera établi sur chaque section ou partie de section; une maison d'au moins 18 pieds par 24 y sera érigée et sera occupée pendant trois ans au moins et cinq acres sur chaque cent acres, ou dans cette proportion-là, seront défrichés et mis en culture.

3. Les sections ou les parties de section que les rapports déclarent, en tout ou en majeure partie, impropres à la colonisation ne seront pas sujettes aux conditions d'établissement.

4. La vente sera sujette au permis de coupe existant relativement à ces terres, en ce qui concerne le pin et l'épinette qui pourront être abattus et enlevés par le porteur du permis dans les trois ans à compter de la date de la vente, pourvu que le permis soit renouvelé chaque année.

5. Le pin et l'épinette qui n'auront pas été enlevés dans les trois ans seront payés par l'acquéreur de la concession au prix fixé par l'estimateur.

6. Les acquéreurs devront établir, à un endroit situé sur les bords de la baie Batchawana, une scierie mécanique d'un rendement annuel de trois à cinq millions de pieds, et employer de préférence les Indiens, lorsqu'ils les jugeront propres à l'exécution des travaux.

7. Tous les minéraux précieux ou communs seront exemptés de la vente, ainsi que le droit d'exploiter les mines et d'en extraire les minérais.

8. Les letres patentes seront émises à l'expiration de trois années à compter de la date de la vente, après qu'il aura été prouvé que toutes les conditions ont été fidèlement observées.

9. L'acheteur devra payer sa part des frais d'évaluation des terres jugées impropres à la colonisation.

Aurez-vous l'obligeance d'apprendre au département si, vous et vos associés, vous consentez à acheter ces terres aux conditions mentionnées plus haut.

En ce qui concerne la condition n° 9, je dois dire que c'est l'usage du département d'exiger un dépôt pour faire face aux frais d'évalua-

tion des terres, aux termes de l'article 6 des règlements.

Votre tout dévoué,
J. D. McLEAN,
Secrétaire.

Voici la réponse :

Brandon (Manitoba), 24 avril 1900.
M. J. D. McLean,
Secrétaire du département des
Affaires indiennes, Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre communication du 18 du courant et déclare que, mes associés et moi, nous sommes prêts à conclure l'affaire aux conditions qui y sont mentionnées.

Toutefois, nous prenons pour acquis que l'évaluateur basera son estimation sur le prix courant des terres fédérales ou provinciales, de même qualité, dans la même région.

Nous aimerions que l'évaluateur fît son estimation à une date rapprochée. Nous serions bien aise de connaître cette date, car nous voudrions le faire accompagner par quelqu'un.

Votre tout dévoué,
W. S. WILSON.

On dirait que l'acquéreur n'a pas suffisamment fait la pluie et le beau temps en obtenant la nomination d'une personne intéressée à son succès ; il veut aussi connaître à quelle date l'évaluateur se rendra sur les lieux afin de le faire accompagner par un ami qui l'empêchera de s'écarter des instructions données par l'acquéreur.

Vient ensuite la question de l'estimation. Il importe de savoir en quoi elle consiste. Voilà quel a été le résultat de l'estimation :

Township de—		
Haviland..	10,701	$3,681 70
Fisher..	13,358	4,397 05
Tilley..	5,242	1,909 00
Total..	29,301	$9,987 75

Examinons le rapport concernant cette estimation présenté par M. Orr, employé du département, et daté du 17 novembre 1900. La vente a été complétée par l'acceptation des conditions, le 24 d'avril 1900. La prétendue estimation eut lieu et il y a une note, datée du 17 de novembre, concernant toute l'affaire et remise par M. W. A. Orr au département. J'en extrais ce passage :

M. Van Abbott, l'argent, dans sa lettre du 31 écoulé, déclare qu'il a eu un entretien avec M. Thomas Bishop, contremaître à l'emploi de la compagnie internationale d'exploitation forestière, concernant la quantité de bois qui se trouve sur les terres en question, et que l'estimation de M. Bishop dépasse de beaucoup celle du rapport de M. McAuley, comme le démontre l'état ci-annexé; mais, l'estimation de M. Bishop n'étant faite sous serment, je ne crois pas qu'il vaille l'accepter à l'encontre de la déclaration sous serment de M. McAuley.

Il demande qu'on notifie à M. Wilson que le département vendra les terres à ces conditions-là. Voici un homme, M. Thomas Bishop, contremaître de la compagnie internationale d'exploitations forestières, homme de beaucoup d'expérience qui travaille sur les lieux mêmes depuis plusieurs années—et, avant ce rapport, le département avait appris par une lettre de l'agent des Indiens, datée du 31 d'octobre 1900, que M. Bishop travaillait dans ces coupes de terre depuis nombre d'années. L'estimation faite par M. Bishop de la valeur du bois dépassait de beaucoup cette estimation qu'on dit impartiale.

Le département vendit la concession à Wilson au prix le plus faible sous le spécieux prétexte que l'estimation de M. McAuley ayant été faite sous serment et celle de M. Bishop n'ayant pas été accompagnée de cette formalité, il donnait la préférence à la première. Ces fonctionnaires du département des Affaires indiennes ne semblent pas avoir eu l'idée qu'en vue d'exiger un juste prix de l'acquéreur, ils pouvaient se procurer, à peu de frais, un affidavit de M. Bishop. Le département n'a pas eu cette idée ou, s'il l'a eue, il n'en a tenu aucun compte. Il ne voulait pas se procurer d'affidavit parce qu'il désirait favoriser les acquéreurs qui cherchaient à se procurer la concession pour un prix nominal, puis à se débarrasser de toutes les conditions attachées à la vente.

Un autre détail étrange au sujet de cette estimation, c'est que, par malheur, les livres et les notes de M. McAuley ayant trait à cette fabuleuse expertise sont subitement disparus. Cette nouvelle a été communiquée au département le 27 d'octobre 1905, par l'agent des Indiens. Les notes et les mémoires grâce auxquels, cet estimateur désintéressé, nommé par l'acquéreur, a fait cette étonnante estimation, ont été perdus, détruits par le feu ou de quelque autre manière inexplicable. L'ont-ils été accidentellement ou pour une raison d'opportunisme, c'est la Chambre qui est le plus en état d'en juger.

Le département a fait estimer ces terres à la plus basse valeur possible. Je n'ai pas rencontré un homme connaissant ce pays-là qui n'ait dit que c'était une honte et un opprobre pour le Gouvernement que cette vente, même aux conditions imposées relativement à la colonisation du pays avoisinant, conditions avantageuses pour les cultivateurs et les colons. J'ai entendu des voix autorisées dire que, même dans ces circonstances-là, c'était une honte et un opprobre que d'avoir exigé un prix si minime pour cette magnifique étendue de terre.

Dans le township de Tilley...

M. JOHNSTON : Plus haut !

M. BOYCE : Considérant d'où vient l'interruption, je n'en tiendrai pas compte. Je dois dire que je tâche d'être aussi concis que possible et, si l'honorable député voulait bien ne pas m'interrompre, sauf lorsqu'il y a lieu, je lui en serais reconnaissant.

Dans le township de Tilley, la 7e section, mesurant 646 acres, a été estimée à $425, y compris le bois qui la couvrait. Le départe-

ment l'a vendue au prix de $388. La 8e section, renfermant 637 acres a été estimée à $267 et le département l'a cédée pour $262.50. La 9e section était évaluée à $247.50 et le département n'a exigé que $209.50. La 4e section renfermait 647 acres et était estimée à $285, mais elle n'a rapporté que $190. Section n° 5, superficie 644 acres, évaluée à $212.50, vendue au prix de $175. La section n° 6 renfermait 565 acres au dire de l'estimateur qui en a placé la valeur à $206 ; mais le département a vendu cette section qui mesurait 644 acres pour $169 ; ainsi, elle contenait 79 acres de plus et, cependant, elle s'est vendue $37 de moins que le prix que lui attribuait l'estimateur. La même chose se répète au sujet d'un bon nombre de terres auxquelles je n'ai porté qu'une faible attention.

Souffrez que je signale au ministre un cas particulièrement significatif. Dans le même township, le quart sud-ouest de la moitié nord-ouest de la 17e section et la moitié ouest du quart sud-ouest de la même section, mesurant 40 acres, ont rapporté environ $4 par acre au département. Mais, lors de l'estimation qui a précédé la vente faite à M. Wilson et à ses dignes associés, l'estimateur n'a pas pu fixer à plus de 34 cents par acre la valeur d'une partie de la même section.

La correspondance échangée avec le département occupa beaucoup de temps. M. Wilson fut tout d'abord moins empressé qu'il aurait pu l'être à clore le marché au prix fixé par l'estimation, et nous constatons que le département dut lui demander à plusieurs reprises de faire diligence pour bâcler l'affaire. On remarquera que le 20 avril 1900, M. Wilson écrit au département pour lui demander de se hâter d'accorder la requête parce qu'il désire s'occuper de la construction de la scierie. C'était avant qu'on eût fait droit à sa requête. Un acompte de $500 sur le prix d'acquisition est versé le 5 mai 1900. Après l'estimation, M. Wilson semble faire de sérieuses réflexions et le département lui rafraîchit la mémoire.

Le 24 juin 1901, M. Orr, fonctionnaire du département, déclare dans un rapport que ces terres avaient été vendues à M. Orr et mises à part afin de permettre à M. Wilson de soumettre au ministre tout ce qui se rapporte à sa requête, et il avait laissé entendre, lors de son passage à Ottawa au mois de février précédent, que l'acquéreur se proposait d'appeler sur ce sujet l'attention du ministre. Le 25 juin 1901, le département écrit à M. Wilson que, si celui-ci ne se met pas à l'œuvre pour remplir les conditions de la vente, le Gouvernement examinera s'il n'y a pas lieu de confier de nouveau la vente de ces terres aux agents de l'endroit. Le 29 juin 1901, M. Wilson écrit au département qu'il se concerte avec ses associés et qu'il écrira de nouveau.

Le 19 août 1901, M. Orr prend note d'une requête de M. Wilson qui demande qu'on le débarrasse d'une partie des terres déclarées impropres à la colonisation. On y consent et la note du 19 août est couchée en ces termes :

> Accordée parce que les terres sont propres à la colonisation et adjacentes à des parties peuplées du tonship. Il est entendu que cette affaire sera réglée dans les deux mois.

Cette note paraît étrange si l'on considère que l'affaire n'a été réglée qu'au cours de l'année 1906, cinq ans plus tard.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. BOYCE : A une heure, monsieur l'Orateur, lorsque vous avez quitté le fauteuil, j'étais en devoir d'établir qu'après l'estimation, le département pressait les acquéreurs de compléter la vente conformément aux termes de leur requête en versant le prix d'acquisition aussitôt après l'estimation. Dans plusieurs lettres que je ne lirai pas au long, le département exhortait les acquéreurs à clore l'affaire.

Le 6 décembre 1901, M. Orr envoya au département une note disant que l'affaire traînait depuis longtemps et qu'on devrait la mener à fin sous peu. Le 7 décembre 1901, le département écrivit à M. Wilson, l'acquéreur, qu'il tiendrait la requête en suspens pendant deux mois, c'est-à-dire du 7 décembre 1901 au 7 février 1902. Aussitôt après, une demande d'achat de la même concession, ou d'une partie de la même concession, fut reçue d'une autre personne qui se proposait d'établir l'industrie du bois dur dans ce territoire, mais on lui répondit qu'elle n'était pas à vendre.

Puis, les choses traînent encore jusqu'au 13 février 1902, date à laquelle le département engage de nouveau l'acquéreur à bâcler l'affaire ; le 20 juin de la même année, nouvelle tentative dans le même sens de la part du département.

Le 24 juin 1902, l'acquéreur écrit qu'il est malade, mais qu'il pourra bientôt soumettre la question à ses associés à Brandon et arriver une solution. Le 12 janvier 1903, le département écrit de nouveau à M. Wilson, l'exhortant à mettre fin à l'affaire, et M. Wilson lui répond qu'il s'est absenté pour une quinzaine de jours et qu'à son retour, il s'occupera de cette question avec ses associés de Brandon et la règlera le plus tôt possible. J'ai une raison pour mentionner ces dates. Il se passait quelque chose pendant que l'acheteur semblait inactif et pendant que le département le pressait de clore le marché en exécutant les conditions.

Nous arrivons maintenant au mois de janvier 1903. Jusqu'à cette date, l'acheteur avait fait plusieurs paiements en acompte sur la concession et, le 29 mai 1903, il ne devait plus, abstraction faite des intérêts, que $500. A cette date du 29 mai

1903, M. Wilson, l'acheteur, écrit au département une lettre qui explique de quoi il s'était occupé dans l'intervalle et pourquoi il avait tardé de clore le marché :

Berlin (Ontario), 29 mai 1903.

Monsieur J. D. McLean,
Secrétaire du département des Affaires indiennes,

Cher monsieur,—Au sujet de la lettre que vous m'avez adressée le 19 avril 1900....

Il s'agit de la première offre de vente.

...je me permets de vous faire observer que les terres dans les townships d'Haviland, de Fisher et de Tilley étant très peu boisées et très accidentées et montagneuses, il est presque impossible de se procurer du bois à une distance raisonnable, en quantité suffisante pour justifier l'téablissement d'une scierie permanente, et je vous prie respectueusement de renoncer à la 6e clause relative à l'érection d'une scierie d'un rendement annuel de trois à cinq millions de pieds de bois. Dans un pays aussi accidenté que celui-là et lorsqu'il s'agit de bois dur qu'on ne peut pas mettre à la dérive, la plus grande partie du travail consiste à amener les billes sur les bords du lac. L'abatage et le halage des billes jusqu'à la rive prendraient de 75 à 90 p. 100 des dépenses et le reste serait consacré à la main-d'œuvre dans la scierie. Le seul moyen pratique d'obtenir du bois dans cette région sans perdre d'argent serait d'avoir une petite scierie démontable qu'on pourrait transporter ici et là le long de la rive ou de mettre les billes en radeaux et de les remorquer à un endroit comme le Sault pour les faire débiter.

Espérant que vous n'aurez pas d'objection à renoncer à la clause 6, ce qui me permettra d'exploiter la concession sans perte,

Je demeure votre tout dévoué,
W. F. WILSON.

Quelle comédie que cette lettre ! Remarquez le commencement " ces terres étant très peu boisées et très accidentées et montagneuses ". Comparez cela à sa première demande au département dans laquelle il dit " qu'il s'est transporté sur les lieux, qu'il a examiné les terrains et qu'il est disposé à ériger une scierie pour le sciage du bois dur. C'est lui-même qui propose d'ériger une scierie d'un rendement annuel de trois à cinq millions de pieds de bois.

On remarqeura aussi qu'il laisse entendre qu'il désire exploiter ces concessions, mais qu'il ne voudrait pas le faire à perte. La correspondance fait voir qu'à l'époque où il écrivait cette lettre, il n'avait pas du tout l'intention d'exploiter ces concessions et, après avoir attentivement examiné toute la correspondance, je suis intimement convaincu qu'il n'a jamais songé à exploiter cette forêt ou à se conformer aux conditions imposées par le département. Je suis également convaincu que le département, que les fonctionnaires du département, que le surintendant général des Affaires indiennes, qui est maintenant l'honorable député de Brandon, savaient parfaitement que l'acquéreur n'avait pas l'intention de se conformer aux conditions et qu'elles n'ont été mises là que pour donner une apparence de plausibilité à sa demande. Voici comment le département a agi au sujet de ces conditions.

Le 22 juin 1903, M. Orr présenta une autre note au département sur la lettre que je viens de lire, dans laquelle il conseille d'abroger la clause relative à une scierie permanente, d'accepter l'avis de l'acheteur, et d'ajouter la suivante :

L'acheteur devra installer et faire fonctionner une scierie portative de dimensions considérables sur les terres achetées, et employer de préférence des Indiens, chaque fois qu'on pourra leur donner l'ouvrage qu'il s'agira de faire.

C'est là un amoindrissement des conditions les plus importantes auxquelles la terre a été vendue. La condition conseillée par l'acheteur lui-même a été communiquée par lui à M. Frank Pedley le 22 juin 1903, et dans la même lettre on lui demande de payer le reste du montant de l'achat. Je viens vous demander de jeter un coup d'œil derrière la scène, et de voir ce que l'acheteur a fait. Il s'était engagé à installer sur cette terre une industrie qui serait avantageuse pour le territoire, et avantageuse pour l'ouvrier et le cultivateur, et je vais vous montrer à quel point il fut désireux dans la suite de se dégager de ces conditions et d'en délibérer aussi la terre. Il déclare dans sa demande qu'il y avait là une compagnie américaine, que cette compagnie exportait du bois en grume, et que si lui et ses associés avaient la propriété ils établiraient une scierie et observeraient les conditions voulues, afin que les colons ainsi que les Indiens pussent avoir sur cette terre l'avantage d'une industrie pour l'utilisation du bois franc. Que faisait-il, pendant ce temps-là ? Je me réfère à une lettre, portant la date du 17 septembre 1903, et dans laquelle on lit ce qui suit :

Chicago, 17 septembre 1903.

L'honorable ministre des Terres de la couronne,
Toronto, Canada.

Cher monsieur,—Un nommé Wilson, habitant la ville de Berlin, Ontario, désire nous vendre 26,000 acres de terres forestières, tel que par levé ci-inclus, les terres en question apparaissant à l'intérieur des traits rouges. Le possesseur représente que les billes provenant de ces forêts peuvent être exportées aux Etats-Unis sans droits d'exportation ou forestiers d'aucune sorte de la part du gouvernement canadien. Je désire confirmation de cela de votre département, et je vous serais très obligé de vouloir bien m'adresser cette confirmation par retour du courrier dans l'enveloppe ci-incluse, et en même temps m'inclure la feuillle bleue que je vous envoie aussi ci-jointe. Je désirerais recevoir votre réponse le plus tôt possible, et je vous serais obligé d'y donner votre prompte attention.

Votre bien dévoué,
W. S. JOHNSON,

Dans le temps que cet acheteur essayait de faire abroger la clause de la scierie, il

est prouvé par cette lettre qu'il offrait de vendre la terre à des gens des Etats-Unis et leur représentait que le bois pouvait être exporté aux Etats-Unis sans payer aucun droit au gouvernement canadien. Il leur représentait aussi qu'il pouvait se dégager de toutes les conditions manufacturières et des conditions mêmes qui seules pouvaient lui donner l'espoir d'obtenir une patente de cette terre. Cela démontre que l'acheteur savait ce que faisait le département, avant que le département eût pris aucune décision au sujet de cette scierie. Avant qu'il eût accepté la proposition alternative du département, pour l'érection d'une scierie portative au lieu d'une scierie permanente, cet acheteur savait ce qu'il pourrait faire avec le département ; il savait qu'il tenait quelqu'un au département par le bout du nez—ce quelqu'un était peut-être à la tête du département—et il avait assez confiance en la chose pour aller aux Etats-Unis offrir cette étendue de 22,000 acres libre de toutes conditions, et se faisait fort de dire qu'il n'y aurait aucun droit d'exportation à payer sur le bois au gouvernement canadien. Cette lettre fut écrite au ministre des terres de la couronne, à Toronto, et envoyée au département de l'Intérieur, lequel à son tour la fit parvenir au département des Affaires indiennes. On remarquera que la lettre est datée du 17 septembre. Le 19 septembre—c'est-à-dire deux jours après—l'acheteur répond à la lettre dont j'ai parlé, celle du 22 juin, dans les termes suivants :

Berlin, Ont., 19 septembre 1903.

Monsieur J. D. McLean,
Ottawa.

Cher monsieur,—Au sujet de la lettre du 22 juin, signée par le surintendant-adjoint des Affaires indiennes, et offrant de substituer d'autres conditions à celles de la clause 6 du contrat original pour vente de terres à Haviland, Fisher et Tilley, je dois dire que je suis très désappointé de tout cela. J'ai retardé d'en parler jusqu'à ce que j'eusse pu voir M. A. E. Philip, de Brandon, qui me dit que vous lui avez assuré qu'en faisant valoir votre cause vous pourriez faire abroger la clause 6. S'il vous a mal compris, et qu'il soit impossible d'abroger la clause 6, cela équivaut tout simplement à dire que nous avons gaspillé notre argent. Je vous inclus deux lettres qui se passent aisément de commentaires. Le cèdre est dans le moment le bois le plus précieux, et celui sur lequel nous avons le plus compté. Veuillez me laisser savoir s'il n'y a pas quelque moyen d'abroger la clause 6, afin que nous ayons une chance de pouvoir exploiter ces terres de telle façon que nous n'y perdions rien.

Votre bien dévoué,
W. F. WILSON.

Le même jour, l'acheteur écrivit au département une lettre où il demande exactement la même chose que la personne de Chicago à qui la terre avait été offerte. Il demande si le département veut bien l'informer s'il y a un droit d'exportation sur le bois en grume, le bois de charpente ou l'écorce de pruche, ou s'il y a un autre règlement quelconque prohibant l'exportation du bois des terres indiennes aux Etats-Unis. Une réponse à la lettre de M. Johnson est envoyée par M. Pedley :

Ottawa, 22 septembre 1903.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 17 courant, qui a été transmise à ce département par le sous-commissaire des terres de la couronne, relativement à certains lots dans les townships de Fisher, Haviland et Tilley que vous dites que M. Wilson, de Berlin (Ontario), est désireux de vous vendre, nous demandant si le bois peut être exporté aux Etats-Unis sans payer de droits.

En réponse, je dois déclarer que M. Wilson n'a pas terminé la vente qui lui a été faite, et par conséquent la patente de ces terres n'a pas été émise.

Je vous inclus, en manière de renseignement, copie du décret ministériel du 19 avril 1901, imposant les " conditions manufacturières ", lesquelles établissent quelles seront les sortes de bois manufacturé au Canada. Je vous inclus aussi la feuille bleue que vous m'avez demandée de vous retourner.

Votre obéissant serviteur,
FRANK PEDLEY.
Surintendant-adjoint des Affaires indiennes.

Monsieur W. S. Johnson,
138 rue Washington,
Chicago (Ill.).

Voyons un moment ce que cela veut dire. Que comprend-on par ces mots " les sortes de bois manufacturé au Canada " ? Il y a ici le département des Affaires indiennes, avec son surintendant-général, son surintendant-adjoint, et tous les fonctionnaires du département apparemment surveillant les intérêts et remplissant les devoirs de leur positions respectives. Ils ont passé un contrat obligeant l'acheteur à manufacturer ce bois au Canada, à établir pour cela une scierie d'une certaine capacité, à employer un certain nombre d'hommes et à établir des colons sur la terre. Avis est donné au département que l'acheteur n'observa pas ces conditions, qu'il cherche à les abroger, et qu'alors le département est à considérer l'abrogation de la clause ou apprend que cet homme offre en vente aux Etats-Unis les mêmes terres libres de toutes les conditions qui empêcheraient l'exportation du bois en grume aux Etats-Unis. Direz-vous, monsieur l'Orateur, que ce fût là une transaction heureuse conclue par un surintendant d'Affaires indiennes honnête et vigilant ? Je ne le crois pas. Je crois que si le ministre de l'Intérieur de l'époque, qui exerçait alors les fonctions de surintendant des Affaires indiennes, eût été désireux d'exercer honnêtement les devoirs de son département, s'il eût été désireux de maintenir la position de ce gouvernement comme fidéicommissaire des Indiens ; s'il eût été désireux de sauvegarder avec soin les intérêts du territoire où ces terres étaient situées, ainsi que les intérêts des colons et de tous ceux qui étaient appelés à béné-

ficier de l'accomplissement de ces conditions et de l'établissement de cette scierie ; quand il reçut cette lettre, demandant en premier lieu l'abrogation de la clause de la scierie, puis l'autre lettre de la personne de Chicago à qui la terre avait été offerte libre de toutes conditions, il aurait dit : Monsieur l'acheteur, vous ne pourrez avoir cette terre que si vous remplissez les conditions mentionnées dans la demande.

S'il avait désiré honnêtement adhérer au contrat même, est-ce qu'il n'aurait pas, en même temps donné avis à cette personne de Chicago qu'il lui avait dit que l'acheteur n'avait pas reçu sa patente, que cette patente ne pouvait être émise qu'à condition que la scierie fût érigée et que le bois fût débité au Canada, et que les conditions du contrat pour l'émission de la patente stipulaient que le bois en grume ne pourrait pas être exporté de ces limites. Mais quels étaient les règlements mêmes. Voici un décret ministériel, portant la date du 9 avril 1901, date fort significative au sujet de cette transaction. L'arrangement fut conclu à la fin de 1900, et tout le temps on était en instances auprès des acheteurs pour leur faire verser l'argent ; l'évaluation avait été faite et le département avait hâte d'en finir. On voit par d'autres lettres, écrites dans la suite, que la terre fut offerte en vente à des compagnies des Etats-Unis, qu'on ne la détenait que pour des fins de spéculation, et que le 19 avril 1901, Son Excellence le gouverneur en conseil rendait une ordonnance fixant les conditions manufacturières pour le bois abattu sur les réserves indiennes et les terres indiennes dans Ontario. Ces règlements sont signés par Son Altesse Sérénissime, Clifford Sifton, surintendant général des Affaires indiennes. Je n'ai pas besoin de lire les conditions. Elles se rapportent d'abord au pin, puis à l'épinette et autres bois mous. Chaque fois qu'il est question d'une autre espèce de bois que le pin, on a bien soin de mentionner des arbres à bois mou ou tout autre bois que le pin. Les règlements sont très explicites pour faire exception de tout ce qu'on comprend par bois franc, et ce bois est précisément celui qui était sur cette terre, et dont la manufacture avait été une condition prévalable à l'établissement de ces acheteurs sur cette terre. Le surintendant-adoint reçut avis de M. Wilson qu'il consentait à tout, et qu'il était prêt aussi à donner de l'emploi aux Indiens aux salaires courants si ces Indiens pouvaient faire son affaire. Le résultat de tout cela fut que la clause contenant les conditions manufacturières et la disposition pour l'établissement d'une scierie fut abrogée et retranchée du contrat.

Le 5 novembre 1903, Wilson écrit ce qui suit :

Maintenant que la clause relative à la scierie est réglée, je suppose qu'on n'aura plus aucune objection à ce que la patente soit émise pour les terres.

Dans la même lettre, il dit encore :

Le sujet de l'émission de la patente pour les terres a été discuté entre M. McLean et M. Philip il y a quelque temps déjà, et M. Mclean y était favorable.

Il obtient une réponse de M. McLean, qui désire évidemment remplir ses devoirs de surintendant-adjoint des Affaires indiennes. La lettre est datée du 27 novembre 1903 :

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 courant, au sujet de l'émission d'une patente pour les terres que vous avez demandées dans le territoire de la baie Batchawana. En réponse, je viens attirer votre attention sur le dernier paragraphe de la lettre qui vous a été adressée le 2 courant, et où vous pouvez voir que la somme de $415.80 reste encore due sur l'achat. Sur paiement de cette somme, une vente sera dûment faite conformément aux conditions spécifiées dans la lettre qui vous a été adressée le 18 avril 1900; la seule exception étant ce qui touche à la clause 6, en vertu de laquelle des lettres patentes ne peuvent être émises qu'après l'expiration de trois ans à partir de la date de la vente, et après accomplissement de toutes les conditions.

(Signé): J. D. McLEAN.

L'article 6 des règlements ayant été abrogé, ce qui restait à faire était de s'attaquer aux conditions régissant les permis actuels forestiers. L'acheteur se met activement à l'œuvre pour se débarrasser de ces conditions, et il réussit enfin à se débarrasser de celles qui rendent son achat sujet à tout permis forestier quelconque.

L'acheteur et ses amis paraissent ensuite être en proie à une certaine inquiétude, car le 11 mars 1905 A. E. Philip, l'un des associés de l'acheteur et l'un des garants de cette terre par patente de la couronne, se trouvait à Ottawa. Voici une lettre de lui :

Brandon (Manitoba), 11 mars 1905.

Monsieur Frank Pedley,
Surintendant-adjoint des Affaires indiennes,
Ottawa.

Cher monsieur,—Pour en revenir à notre conversation sur ce sujet, permettez-moi de vous faire remarquer que je ne me trompais pas quand je disais que la clause relative à une scierie avait été entièrement éliminée. J'ai écrit à M. Wilson à ce sujet, et il m'a envoyé copie de la lettre que vous lui avez adressée le 6 novembre 1903. J'inclus cette lettre, laquelle, comme vous pourrez le voir, règle cette question.

En ce qui concerne les locataires, j'ai l'espoir que vous pourrez m'informer que le procureur-général soutient que votre avis de désistement était suffisant et que la patente sera émise.

A venir jusqu'alors l'acheteur désirait beaucoup que la patente fût retardée, mais voici que maintenant Wilson a une grande hâte d'en finir.

Il soutient que quand il a fait son paiement, ce paiement a été fait au département il y a quelque trois ans ou plus. Il dit aussi que ce paiement a été versé en plein acquit du montant dû sur le township Haviland, et

qu'alors au moins la patente devrait être émise pour cette portion de terre.

Votre obéissant serviteur,
A. E. PHILIP.

Ce qu'il désire maintenant c'est une patente de la couronne, même si ce n'est que pour une partie de cette terre. Mais qu'on lui donne au moins une patente. La situation politique, à cette époque, semble être significative. Je vois que le 1er mai 1905, Clifford Sifton, qui était alors ministre de l'Intérieur et surintendant des Affaires indiennes, juge nécessaire de se démettre de ses hautes fonctions, afin de pouvoir témoigner des principes élevés de moralité et d'intégrité publiques qui avaient toujours dominé sa carrière. Il remit son portefeuille, et alors immédiatement ces acheteurs se dévouèrent d'impatience pour obtenir leurs patentes et retirer leurs terres des mains de la couronne. Bien que ce potentat, qui avait dominé le département de l'Intérieur, fût alors sur le point d'abdiquer son sceptre, ces messieurs craignaient évidemment de le voir remplacer par un autre tyran qui " n'aurait plus reconnu Joseph ". Eh bien, monsieur l'Orateur, ils n'obtinrent pas encore immédiatement leur patente, et ils furent quelque peu désappointés. On allégua que le retard était dû à ce que l'acheteur perdait son temps à débattre toutes ces conditions. Cependant, le sujet fut référé au ministère de la Justice, non sur la question d'intérêt, mais sur la question du permis forestier. Le 14 avril 1905, M. Philip revint à Ottawa, et il y a un bon bout de chemin de Brandon à Ottawa. En mars et avril, il se présenta deux fois pour obtenir la patente de ces terres et pour presser les choses, et le 14 avril le département écrivit ce qui suit au sous-ministre de la Justice :

M. Philip, de Brandon, est venu aujourd'hui au département, et il a témoigné d'un très vif désir d'avoir une réponse au plus tôt, à ce sujet, de la part du ministère de la Justice.

Eh bien, le ministère de la Justice a rendu une décision au sujet de la concession forestière, et en même temps a attiré l'attention du département des Affaires indiennes sur le fait que cette vente avait été consentie le 24 d'avril 1900, et que l'intérêt doit être payé sur le montant de l'achat. M. Orr présenta alors un autre mémoire le 28 avril, mémoire dans lequel il dit :

Les autres conditions de la vente ayant été remplies . . .

Bien que cela ne fût pas exact dans le temps.

....les acheteurs me paraîtraient avoir le droit de recevoir les lettres patentes pour la terre, en réservant les minéraux, sur paiement ou rémission de l'intérêt ci-haut et de la valeur du pin et de l'épinette.

Et une note est envoyée à l'acheteur lui rappelant qu'il devait au département $1,167.32, balance de l'intérêt sur le montant de l'achat, et qu'en attendant que tous ces délais eussent pris fin il devait payer cet intérêt sur le montant de l'achat. Le délai subi par le département paraît avoir été considérable. Mais Wilson, tout le temps, accumule les objections, et le résultat fut que mon honorable ami le ministre actuel de l'Intérieur, peut-être sans avoir bien étudié tout le dossier, peut-être sur la recommandation d'une autre personne, peut-être sur les dires d'une autre personne dont il était forcé d'accepter la parole, car il ne faisait alors que prendre charge de ses fonctions, le résultat, dis-je, fut que mon honorable ami a recommandé de faire remise complète de l'intérêt. Le 12 février 1906, il y a, venant de l'honorable Frank Oliver, en sa qualité de surintendant des Affaires indiennes, une recommandation qui est très intéressante, étant donné ce qui s'est passé. Je ne veux pas mêler le nom de l'honorable ministre de façon désobligeante à cette recomandation, car je crois qu'il s'en rapportait pour cela aux représentations de ceux qui avaient administré le département avant lui, et c'était là l'un de ces nombreux legs qu'on lui avait laissé le soin de mener à terminaison. Cette recommandation se lit comme suit :

Département des Affaires indiennes,
Ottawa, 12 février 1906.

A Son Excellence le
Gouverneur général en conseil.

Le soussigné désire faire rapport, au sujet d'une vente de terre sur la réserve indienne Batchawana à M. W. F. Wilson et ses associés, de Berlin, Ontario . . .

Il y a là erreur. Ce devrait être Brandon, Manitoba.

....consentie le 21 novembre 1900, que bien que cette terre eût été achetée par M. Wilson et ses associés afin de s'assurer la possession du bois qui s'y trouvait, pas un arbre n'en a été enlevé par suite d'un malentendu au sujet de leurs droits d'exploitation; et par conséquent les acheteurs n'ont eu ni la permission ni l'usage de leur propriété.

Le dernier paiement du prix d'achat a été fait le 12 avril 1904, et vu les circonstances ci-dessus mentionnées et le fait que les acheteurs ont payé un prix raisonnable pour la terre, en considère qu'il serait excessif d'exiger le paiement de l'intérêt sur le principal restant à payer à la date ci-dessus.

Le soussigné recommanderait donc, en vertu des dispositions de l'article 141 de la loi concernant les Indiens, telles qu'ajoutées à cette loi par l'article 8 du chapitre 35, Victoria 58-59, que permission soit accordée de faire remise de l'intérêt au sujet de la vente en question.

FRANK OLIVER,
Surintendant général des Affaires indiennes.

Et c'est pourquoi l'intérêt fut remis. M. Philip écrit le 24 août, de Brandon, au surintendant général des Affaires indiennes, pour l'informer que M. Wilson " a vendu la propriété et lui a demandé de vous donner instructions de lui délivrer directement la patente ". Il désire que la patente soit

délivrée à Wm F. Wilson, manufacturier, de Berlin ; D. Anson Reesor, marchand, de Brandon ; et Albert E. Philp, avocat, du même endroit. Cela se fait, après quelques délais, et la patente est délivrée à ces messieurs.

Eh bien, laissez-moi, un instant, exposer à la Chambre exactement comment tout cela s'est fait, en ce qui concerne le prix d'achat, et eu égard aux changements qui ont été faits de temps à autre par l'acheteur avec le consentement aisément obtenu du département.

Le montant d'évaluation, rapporté au département par cet évaluateur hautement désintéressé, choisi par l'acheteur et nommé par le département s'élevait à $9,987.75 ; l'intérêt, calculé par le département de la Justice comme étant dû par l'acheteur, s'élevait à $1,167.32 ; l'évaluateur du pin et de l'épinette non enlevés par le concessionnaire, et payables par l'acheteur en vertu de l'article 5 du contrat, s'élevait à $704, ce qui représentait en tout, en vertu du contrat, un montant de $11,859.07. Or, le département n'a reçu de l'acheteur que $9,017.50, de sorte qu'il a perdu $2,841.57, sans compter six ans de délai, et l'abrogation de toutes les conditions ayant servi de base au contrat ; une patente libre et nette fut délivrée aux acheteurs sans leur demander de justifier de l'observation d'une seule condition. Je dois excuser l'honorable ministre de l'Intérieur, qui siège aujourd'hui en cette Chambre, d'avoir permis que cette patente fût délivrée durant l'exercice de ses fonctions, soit ou non sur la recommandation de quelqu'un, sans s'être enquis si les conditions avaient été observées et si on s'en était tenu à la lettre du contrat sur lequel on avait à se guider pour l'émission de la patente. Toute cette affaire a soulevé quelques critiques et commentaires. Il y eut, entre autres, des critiques de la part d'un membre de cette Chambre siégeant à l'arrière du ministre de l'Intérieur et d'un autre ayant fait des opérations forestières dans l'Algoma. Je vois cette lettre au dossier :

Chambre des communes,
Ottawa, 30 mai 1905.

M. Frank Pedley,
Surintendant-adjoint des Affaires indiennes,
Ottawa.

Cher monsieur,—Je suis en possession de votre honorée du 19 courant me donnant tous les renseignements que j'avais demandés, et je puis vous assurer que cela est suffisant sous tous rapports, j'ai aussi été informé qu'une grande étendue de terre, dans les réserves indiennes, a été récemment vendue à raison de 30 cents l'acre. Est-il possible qu'une semblable transaction ait pu avoir lieu? Si cela est, verriez-vous une objection à me donner les noms des acheteurs et à me dire quelle étendue de terre a été achetée. Je n'ai pas besoin d'autres renseignements.

Je suis, avec remerciements,
Votre bien dévoué,
D. A. GORDON.

Quelle est la réponse obtenue par M. Gordon ?

Département des Affaires indiennes,
2 juin 1905.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 30 du mois dernier, je vous informe qu'en 1900 une étendue de terre, dans les townships de Fisher, Haviland et Tilley, contenant environ 29,300 acres, a été vendue à W. F. Wilson et ses associés à un prix établi sous serment d'après inspection et évaluation de chaque section, lequel prix était en moyenne de 34 cents l'acre, la vente ayant été faite à des conditions spécifiques, et exception faite du pin, de l'épinette et des minéraux pouvant se trouver sur les terres.

Votre bien dévoué,
FRANK PEDLEY,
Surintendant-adjoint des Affaires indiennes.

Le ministre doit savoir que le surintendant-adjoint général a dénaturé les faits dans cette lettre, car la condition essentielle de cette vente ayant été abrogée, il cacha ce détail à un membre de la Chambre qui avait besoin de renseignements. Il déclara à ce député que la vente avait été faite à des conditions déterminées quand il savait que ces conditions avaient été complètement omises.

J'ai prouvé à l'évidence au moyen de la correspondance que trois ans avant l'octroi du titre, ces gens cherchaient à se soustraire aux conditions de la vente et tâchaient de revendre la même concession sans conditions aux Etats-Unis. Le département savait cela et les aida à se débarrasser des conditions et à se soustraire à l'esprit et la lettre de l'arrêté du mois d'avril 1907, sachant qu'il en résulterait une vente assurée. La vente avait été effectuée avant l'octroi du titre. Permettez que je donne les chiffres pour montrer les profits que ces acheteurs ont réalisés en vendant le domaine public à ces Américains :

Township de Fisher—	
Prix d'achat au département	$ 3,681 70
Prix de vente par les acquéreurs aux Américains avant l'émission de la lettre patente	37,346 00
Profit net des acquéreurs	$ 33,664 30
Township de Haviland—	
Prix d'achat au département	4,397 05
Prix d'achat payé par les Américains aux acquéreurs de la couronne, avant l'émission de la lettre patente, ou concurremment	49,000 00
Profit net des acquéreurs	$ 44,602 95
Township de Tilley—	
Prix d'achat au département	1,909 00
Prix de vente payé par les Américains avant l'émission de lettre patente, ou concurremment	15,481 00
Profit net	$ 13,572 00
Total du prix d'achat	$ 9,017 50
Total du prix de vente	101,830 00
Profit net	$ 91,812 50

Et pas un arbre ne fut abattu, pas un sou ne fut dépensé sur cette coupe ; pas une des conditions du marché n'a été remplie par les concessionnaires.

Au sujet de l'article 6 des règlements, l'honorable ministre de l'Intérieur admettra comme moi qu'il implique l'exécution de la vente du consentement du surintendant général des Affaires indiennes, à son entière discrétion, aux termes et conditions qu'il juge à propos. Mais la vente ne peut être effectuée que sur le rapport d'une personnable fiable et désintéressée, et encore le bois et autres avantages doivent-ils être cédés avec le plus de profit possible pour les Indiens. Si cette concession valait $101,830 en argent sonnant aux Américains après un examen suivi d'un rapport et d'une évaluation, elle valait certainement ce montant lorsque la personne désintéressée nommée à la demande des acquéreurs en 1899-1900 en a fait l'évaluation. Cet argent a été volé aux Indiens. Il appartient au fonds de garantie des Indiens. Les acquéreurs n'ont pas droit à cet argent et devraient le leur rembourser. Il faudrait une restitution de ce montant ou une restitution basée sur la valeur du terrain aliéné de cette inconcevable façon.

J'allais montrer au ministre de l'Intérieur quel est l'objet de cette stipulation dans son application : toute cette transaction, en vertu des règlements concernant les affaires indiennes, aurait dû être entièrement distincte d'une vente de terre par un agent local. Je sais qu'un agent local n'a pas le droit de faire une vente comme celle-ci, qui est de la juridiction du surintendant général des Affaires indiennes, agissant en vertu des règlements. Puis, nous voyons la demande signifiée par A. H. Gale, qui arrivait d'Oxford, Angleterre ; il écrivit de Toronto, Ontario, et donna son adresse : Brandon, (Man.). Nous voyons qu'on esquiva cette lettre au bureau de l'agence locale des Indiens à Sault-Sainte-Marie. Pourquoi ce détour étrange, clandestin, de mauvais augure ? Gale connaissait la loi, car il mentionne dans sa lettre les règlements en vertu desquels le surintendant général des Affaires indiennes, et lui seul, pouvait conduire cette transaction. Cette demande cachait-elle un motif? A-t-elle été faite sur l'invitation de quelqu'un? Sur l'invitation de M. Wilson ou de quelque autre personne plus influente auprès du département ou exerçant dans ce département une autorité plus prépondérante que M. Wilson? S'il en est ainsi, alors ni les honorables députés de la Chambre, ni les honorables ministres du Gouvernement, ni le premier ministre lui-même ne peuvent certainement pas négliger de s'en occuper. Si cette vente a été conçue dans la fraude, et si les fonctionnaires du département ont laissé perpétrer cette fraude, qui a réalisé un profit net de 490,000 à ces personnes, voici certainement une circonstance que pas un honorable député de la Chambre soucieux du serment qu'il a prêté et de sa responsabilité de représentant peut faire mine d'ignorer.

Voyons s'il est possible d'expliquer pourquoi cette demande a été faite de cette étrange façon et éclipsée de la sorte dans le bureau de l'agent local, au lieu d'être portée directement à l'attention du surintendant général et conservée à son bureau? On ne fit pas de cas de la demande de M. Gale. Vous verrez par la correspondance que j'ai déposée que la demande fut faite par M. Gale qui donna son adresse " aux soins de M. W. F. Wilson ". Le titre, la correspondance qui fut échangée ensuite et toutes les négociations sont au nom de W. F. Wilson, A. E. Philp, et D. Anson Reesor, de Brandon. Et le titre fut octroyé, autant qu'on peut en juger par la correspondance, sans égard à M. Gale, et sans s'occuper de sa demande, qui était au bureau de l'agent à Sault-Sainte-Marie. Et W. F. Wilson, A. E. Philp et D. Anson Reesor empochèrent $90,000 de profit sur la vente. Quelle est la relation entre Gale et ces heureux concessionnaires? Voici enfin le trait d'union. Je vais lire une lettre que j'ai prise dans le dossier, et les honorables députés jugeront par eux-mêmes si elle est en effet le trait d'union ou non :

Brandon (Manitoba), 20 avril 1900.

M. J. A. Smart,
Ottawa.

Cher monsieur,—Au sujet de ma demande concernant des terrains forestiers dans la baie de Batchawana.

Je vous disais dans ma dernière lettre contenant une lettre de M. McAuley, que la pétition mentionnée dans celle-ci était à l'effet que les terres y indiquées étaient pour la plupart impropres à la colonisation.

Je trouve cependant, en relisant ma correspondance, qu'il fait allusion à une pétition qu'il peut faire signer par tous les colons de la région priant le Gouvernement de nous permettre d'acheter le terrain. Nous pouvons également vous fournir une déclaration attestée sous serment par ces mêmes colons à l'effet que ce terrain est en grande partie impropre à la colonisation.

J'aimerais que vous vous occuperiez sérieusement de cette question, car il n'y a pas de temps à perdre pour se préparer à la mise en exploitation, et je devrai nécessairemnt moi-même perdre beaucoup de temps à mettre ici mes affaires en ordre avant d'aller commencer la construction de la scierie, etc.

Vous verrez que M. A. H. Gale vous a adressé une demande en date du 25 juillet 1899, pour tous les terrains de la région. Ma demande n'en est pas affectée cependant, car M. Gale est mon associé dans cette transaction, et nous pouvons faire valoir l'une ou l'autre de ces deux demandes. M. Sifton voulait au commencement que la demande fût faite au nom de M. Gale.

Veuillez s.v.p. ne pas oublier que le bail de la compagnie forestière du Saint-Maurice expire le 30 de ce mois et qu'on vous demandera un renouvellement, malgré que tout le bois à pulpe en a été enlevé. J'espère que vous son-

gerez avant de l'accorder, à l'effet que ce renouvellement peut avoir sur ma demande.

Votre dévoué,
W. F. WILSON.

"M. Sifton voulait au commencement que la demande fût faite au nom de M. Yale." M. Sifton, surintendant général des Affaires indiennes, l'homme de confiance des Indiens qui en vertu de la règle 6 avait beaucoup de latitude pour déterminer la vente ou l'inaliénation des biens des Indiens, qui seul pouvait décider sur les demandes de ce genre et imposer des clauses et des conditions qui obtiendraient les résultats les plus avantageux dans l'intérêt des Indiens, M. Sifton, semble-t-il, est partie à cette demande louche, clandestine, qui n'est pas adressée à lui-même, qui n'est pas soumise au département, mais que l'on trouve dans les dossiers de l'agent local à Sault-Sainte-Marie. Pour quelle raison on a employé ce détour, lui seul le sait, à moins que ce soit celle-ci, à moins que la demande de Gale visât toutes les terres invendues des Indiens dans cette partie de la région, et que la demande subséquente de Wilson qui, à son dire, avait examiné et exploré le terrain et avait eu l'avantage pendant neuf mois de faire son choix, comprît juste ce dont il avait besoin ?

Quelle signification faut-il ajouter à tout cela ? Prenons la lettre telle qu'elle est, avec les renseignements qu'il comporte; admettons pour l'instant que M. W. F. Wilson n'avait pas raison de dire que le surintendant général des Affaires indiennes avait suggéré cette demande, et suggéré qu'elle fût faite au nom d'une personne qui n'avait rien à faire avec cette transaction, admettons tout cela, et que voyons-nous ? Le département en a-t-il pris note? La déclaration vint sous les yeux du sous-ministre de l'Intérieur, M. J. A. Smart, le très intime du ministre de l'Intérieur d'alors, l'honorable M. Sifton, comme on a pu s'en convaincre par les dépositions données devant certaines commissions parlementaires. Cette lettre vint sous les yeux de M. Smart. La montre-t-il à M. Sifton ? Fut-elle reçue favorablement ? Oui, le département de l'Intérieur la reçut favorablement ; elle fut envoyée au département des Affaires indiennes, et quels que fussent les droits de Gale à cette concession, ils furent, sur la foi de la déclaration contenue dans cette lettre, et par la volonté du grand vizir Clifford Sifton, transférés, dévolus et concédés à Messieurs Wilson, Philp et Reesor pour profit. Est-ce assez significatif pour l'honorable ministre ? Si ce ne l'est pas, je vais lui citer d'autres détails plus significatifs encore.

Quel est ce monsieur A. E. Philp ? C'est un avocat de Brandon, Manitoba. Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre ses accointances avec le ministre de l'Intérieur d'alors le surintendant général des Affaires indiennes : c'était son associé, son associé professionnel, il était sociétaire avec lui dans des transactions d'affaires, il lui était tout dévoué et un de ses forts électionneurs ; c'était un admirateur ardent et un ami politique intime du très honorable premier ministre, et il était ici juste au moment où M. Sifton démissionnait comme ministre, s'agitant pour obtenir des lettres patentes, et déployant une impatience fébrile pour faire respecter la volonté du public au sujet du domaine des Indiens, et pour que les conditions de la vente fussent remplies. Telle est, monsieur l'Orateur, toute la transaction en peu de mots. Voyons maintenant comment elle peut être reconstituée sous forme de sommaire.

1. Demande générale de Gale pendant que l'acquéreur fait un choix préliminaire ; il désigne l'expert qui se laisse corrompre.

2. Après l'inspection, l'évaluateur ayant été proposé par Wilson et agréé par le ministre, Wilson fait une demande pour une étendue limitée.

3. Le département fait au pétitionnaire qui l'accepte une offre de vente sujette aux conditions d'exploitation de fabrication et autres.

4. Le département nomme l'expert proposé par l'acheteur et son appréciation est envoyée au département.

5. L'agent des Indiens informe concurremment le département que l'évaluation est trop basse, et que celle d'un marchand de bois expérimenté de la région, qui connaît très bien ces terrains, est beaucoup pls élevée.

6. Le département rejette l'estimation la plus élevée pour accepter la plus basse, et ensuite réduit même cette dernière.

7. Au bout de trois ans, toutes les conditions de fabrication sont abrogées pour permettre l'exportation des billes aux Etats-Unis.

8. Avant l'abrogation de ces conditions, le département est averti que les terrains sont offerts en vente à des acheteurs des Etats-Unis.

9. L'arrêté de 1901 est adopté, qui ne restreint ni n'interdit l'exportation des billes de bois dur.

10. On laisse traîner la vente de 1900 à 1906 et toutes les conditions du bail sont abrogées et les terrains sont mis en vente sur le marché des Etats-Unis.

11. Le ministre de la Justice décrète que l'intérêt au montant de $1,167.32 doit être payé sur le prix d'achat, vu le délai à compléter la transaction sur présentation du ministre de l'Intérieur. Par arrêté du conseil ce montant est annulé.

12. Avant l'octroi du titre, les concessionnaires ont arrangé et consommé la vente à des Américains de toutes leurs forêts à un profit net de $91,813.50.

13. Le titre est octroyé sans conditions aux acquéreurs.

14. Les pétitionnaires et concessionnaires sont : a) tous amis politiques de M. Sifton,

ministre de l'Intérieur, qui a vendu les terrains ; b) l'un d'eux, A. E. Philp, est avocat, autrefois en société avec M. Sifton ; c) et les autres D. A. Reesor et W. F. Wilson, sont ses électionneurs zélés et amis.

15. M. Sifton, alors ministre de l'Intérieur, ordonne ou signifie le désir que la première demande de concession soit faite au nom de M. Gale au bureau, qui était à ce moment à Sault-Sainte-Marie.

16. Par cette transaction :

a) On a volé aux Indiens la valeur réelle de leurs terrains, l'intérêt accumulé, et l'avantage qui aurait découlé de la fabrication en leur procurant du travail.

b) Les colons d'alentour perdent la plus-value qui aurait découlé de cette amélioration, les chemins et la colonisation, de même que la scierie et la main-d'œuvre qu'ils y auraient trouvée.

c) Le territoire d'Algoma perd une industrie à laquelle il avait droit, et ses ouvriers perdent le labeur et les marchands la vente des marchandises qui auraient découlé de son maintien.

d) Les amis politiques du ministre ont gagné $91,813.50 sans abattre un arbre et sans avoir fait le moindre travail d'amélioration ou d'exploitation.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'ai averti le ministre de l'Intérieur que j'allais soulever cette question, et j'en ai également averti personnellement l'ex-ministre de l'Intérieur, le personnage dont j'ai mentionné le nom, et qui est irrésistiblement mêlé à cette correspondance. Il savait que j'allais aborder ce sujet aujourd'hui, et il n'a pas jugé à propos d'honorer la Chambre de sa présence. Pourquoi n'ajoute-t-il pas assez d'importance à ce sujet pour être ici ? Cette transaction est peut être trop futile pour un personnage si exalté ; il est possible qu'il ne vienne à la Chambre qu'attiré par des questions autrement plus importantes pour lui. Ce n'est qu'en de telles occasions en effet que ce gentleman, qui est entré à la Chambre comme nous, sans fortune, daigne nous rendre une visite ; ce n'est qu'en de rares occasions qu'un équipage presque aussi resplendissant que le carosse vice-royal roule sous le portique de cet édifice, et que l'honorable député condescend à venir nous honorer de sa présence. C'est à propos de ce personnage que j'ai quelques mots à dire, et en son absence, je les adresserai à l'honorable premier ministre. J'ai appelé l'attention du chef du Gouvernement sur une citation, que j'ai consignée au hansard, et que je vais lui lire de nouveau pour lui rafraîchir la mémoire. Je cite du "Economist", de Londres, du 9 novembre dernier, les lignes suivantes :

> Au pis aller, ses adversaires peuvent dire qu'il a fait preuve de mollesse en n'ordonnant pas une enquête dans l'administration du département de l'Intérieur et en ne chassant pas de son cabinet ceux qui font un scandaleux étalage de richesses acquises, Dieu sait comment, à moins que ce soit par des malversations sur une grande échelle,

Je ne sais pas si le très honorable premier ministre ayant pris connaissance de ces faits indiscutables, ayant eu vent des moyens détournés employés par le ministre de l'Intérieur du temps, qu'il avait placé si haut sur un piédestal si élevé, qu'il avait présenté au monde comme le Napoléon de l'Ouest, cet ancien ministre qui démissionna pour la défense d'un grand principe, et qui doit bientôt, si dame Rumeur n'exagère pas, entrer de nouveau dans le sanctuaire politique du très honorable chef du Gouvernement, je ne sais pas, dis-je, si le premier ministre peut lire ces preuves, conservées dans les dossiers du département, et venir à la conclusion qu'un enquête ne s'impose pas sur l'administration du département de l'Intérieur, que personne n'a été volé, que cette transaction dérogatoire aux intérêts du public n'est pas entachée de louche, et que des fonctionnaires haut placés du département, même le surintendant général des Affaires indiennes lui-même n'ont pas profité, du moins que ses amis intimes n'en ont pas profité grâce à ses bons offices, ou à la subtilité de son esprit, qui a imaginé cette grande transaction si généreuse en profits au détriment du domaine public ?

Or, monsieur l'Orateur, le très honorable premier ministre fit une profession de foi dès 1893, et ses principes furent approuvés par un jeune homme bien modeste venu de la province du Manitoba disant qu'il était heureux d'y représenter la plus jeune province du Dominion, lui-même, ajoutait-il un débutant dans la vie publique. Ce jeune homme appuya la résolution suivante à cette grande convention libérale de 1893 :

> Ce n'est pas sans inquiétude que nous constatons l'accroissement anormal de la dette publique et des dépenses courantes au Canada, et l'excès des impôts qui en est résulté sous les administrations qui se sont succédées sans interruption depuis 1878, et nous réclamons la plus stricte économie dans la gestion des affaires du pays.

Voici les paroles que prononça ce jeune homme, depuis ministre, à cette occasion :

> Maintenant, monsieur le Président, on me demande d'appuyer une résolution réaffirmant les principes d'économie du parti libéral. Je n'ai pas l'intention de sermonner mes aînés en âge et en sagesse sur la nécessité de pratiquer l'économie dans l'administration des affaires publiques, mais je désire appeler l'attention sur cette vérité que, comme libéraux, nous avons le droit de nous dire les représentants de l'économie. Nos adversaires ne se soucient même pas d'être économes. Leur doctrine est de rançonner le public le plus qu'ils peuvent pour se partager l'argent.

Je crois, monsieur l'Orateur, qu'en comparant cet extrait du discours de l'ex-ministre avec les faits que révèlent les documents officiels en cette affaire, nous devons en conclure qu'il a en quelque sorte modifié le

principe qu'il a énoncé en cette occasion. Il a déclaré que ses adversaires avaient pour principe de rançonner le public autant que possible afin de se partager l'argent. L'ex-ministre a montré qu'il a non seulement suivi cette ligne de conduite, mais qu'il l'a en quelque sorte restreinte, en soutirant seul tout l'argent qu'il a pu au public pour le distribuer parmi ses amis. Tel est la doctrine qui fut énoncée par l'honorable premier ministre et appuyée par l'ex-ministre. Mainte fois on a porté à la connaissance du très honorable chef du Gouvernement des faits de malhonnêteté dans l'administration des Affaires indiennes. Chaque fois il a défendu, ou excusé le coupable, ou s'il ne les a pas défendus ou excusés, ou s'il est resté silencieux, il a été le premier à se lever pour voter contre la demande d'une investigation ou la punition des coupables ou l'autorisation d'une enquête sur cette transaction particulière. Le très honorable premier ministre a défendu ou pallié tous les actes de corruption. Il a voté contre toutes les résolutions tendant à condamner le péculat et le vol. Il a refusé une enquête chaque fois que le service public a été deshonoré, et chaque fois qu'il a été prouvé que les serviteurs du public s'étaient rendus coupables de malversations, il a refusé d'informer, de punir, de censurer. Le très honorable premier ministre a prêté son appui moral à des transactions scandaleuses comme celle-ci ; il a encouragé les marchés à la Sifton, il les a approuvés et sanctionnés par son vote, et ainsi, affirmant cette attitude devant la Chambre et devant le pays, affirmant qu'il ne prêtera pas son concours pour punir les coupables, ni même accorder une enquête afin de s'assurer de l'exactitude des accusations, le premier ministre, dis-je, est dénoncé sur les derniers jours de cette session, à la veille de demander au public le renouvellement de son mandat, comme un homme qui n'a pas travaillé au rehaussement du niveau de la moralité publique, et qui n'a pas adhéré aux principes ni rempli les promesses qu'il a formulés solennellement dans son grand programme politique en 1893, et qui ont engagé le corps électoral à lui confier les rênes du pouvoir. Le très honorable premier ministre aime quelquefois à citer à la Chambre des extraits des discours et des maximes de l'honorable George Brown. Il se rappellera sans doute celui-ci d'un des discours de cet homme d'Etat qui peint très bien la situation où il se trouve lui-même en ce moment :

Si un homme affirme certains principes, prêche certaines doctrines et cherche à renverser un gouvernement pour les établir, et si, ayant atteint le pouvoir, rit de ses professions de principes et s'en moque, il porte atteinte à la moralité publique.

Je demande au très honorable premier ministre de méditer ces paroles au sujet de la très grave question que je cite maintenant à son attention et que je laisse à sa réflexion. Pas un des faits que j'ai énumérés n'est de mon cru ; ils sont tous consignés dans les dossiers de son administration. Tous sont énumérés dans les documents du département de l'Intérieur. Combien d'autres nous ont été cachés, je ne saurais le dire, mais je sais que l'enchaînement des faits constitue une trame que le très honorable chef du Gouvernement ne peut ni excuser ni justifier. Ces détails s'enchaînent étroitement et révèlent une transaction absolument injustifiable. J'ai inclus dans la résolution que je vais proposer à la Chambre les faits tels que je les ai relevés et que je soumets maintenant à l'appréciation du très honorable chef du Gouvernement.

Monsieur l'Orateur je propose :

Que tous les mots de ladite motion après le mot " que " soient supprimés et remplacés par les suivants:

" Le Gouvernement, en sa qualité de fidéicommissaire pour les Indiens, est tenu de vendre les terres des Indiens, ou le bois, ou autres matières de valeur qui s'y trouvent, au meilleur prix possible, et pour le plus grand avantage des Indiens.

Que la vente par le Gouvernement de terres dans les townships de Haviland, Tilley et Fisher, dans le district de l'Algoma, ainsi que le bois qui s'y trouve, embrassant 2,930 acres, pour une somme de $9,017.50, sans concurrence, à des amis politiques qui ont pu par ce moyen réaliser un profit de $91,813.50 en revendant lesdits bois et terres, avant d'en avoir reçu les lettres patentes, n'a pas été une vente faite pour le meilleur prix possible, ni de manière à favoriser les meilleurs intérêts des Indiens, mais a constitué un grave abus de confiance de la part du Gouvernement, et mérite la censure de la Chambre."

Je dirai simplement pour terminer que nous avons eu récemment par contraste un exemple concluant du dévergondage qui a présidé à cette vente sans publicité ni concurrence. Nous avons eu le 24 juin dernier une vente de terrains forestiers appartenant aux Indiens ; cette vente a réalisé la magnifique somme de $871,000, qui ont été versées au fonds des Indiens, leur destination, en échange du bois vendu. Dans la transaction qui nous occupe $91,000 sont tombées dans les poches des amis, dont un ancien associé de l'ex-surintendant général des Affaires indiennes qui a effectué la vente.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Monsieur l'Orateur, il convient, je crois, en discutant la question dont la Chambre est saisie, de faire ressortir un fait qui saute aux yeux de tous. Nous avons encore sur le feuilleton de la Chambre, à la fin d'une session de huit mois . . .

M. TAYLOR : C'est la faute du Gouvernement.

L'hon. M. OLIVER : . . . dix projets de loi de grave importance à étudier. Nous

avons un budget supplémentaire au montant de $10,000,000 à discuter ; des subventions aux chemins de fer au montant de $10,000,000 à voter .. (Exclamations.)

... et nous avons à part cela une proposition garantissant à certains chemins de fer de l'aide pour environ $10,000,000. Voilà bien suffisamment de questions importantes pour occuper notre plus sérieuse attention pendant les derniers jours de la session, quel qu'en soit le nombre. Et c'est ni plus ni moins blesser les convenances parlementaires et abuser de la patience de la Chambre de prendre deux heures et demie du temps de ce corps délibérant à dégoiser ainsi pour le hansard les éléments d'un futur discours d'élection. L'honorable député sait qu'en portant de telles accusations à cette phase de la session, il doit jouir d'une latitude toute particulière, vu que personne ne prendrait ni le temps ni la peine de contredire ou de réfuter les sottises qu'il vient de débiter ; d'ailleurs la Chambre n'endurerait peut-être pas qu'on prît son temps pour cela. L'honorable député toutefois s'est montré plus adroit que celui dont il a emprunté le rôle, dont il se croit le continuateur, l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames), le chef des inventeurs de calomnies dans le parti de l'opposition.

Qeulques honorables DEPUTES : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : Cette expression devrait être retirée.

L'hon. M. OLIVER : Je la retire, mais je la croyais si vraie. . .

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! l'honorable ministre doit savoir qu'il doit la retirer sans réserve.

L'hon. M. OLIVER : C'est ce que j'ai fait.

L'hon. M. FOSTER : Ça sent un peu trop l'Ouest.

L'hon. M. OLIVER : Si je n'ai pas le droit d'employer l'expression calomnie pour qualifier certaines déclarations que l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) a faites à la Chambre, je dirai qu'il a manqué de tact ; il ne s'est pas contenté de les répéter ici même, où il n'y a pas une opportunité raisonnable de les réfuter. Il avait rencontré tant de succès devant la Chambre, qu'il a cru devoir les porter plus loin, devant un comité où il était possible d'en déterminer l'exactitude ou la fausseté. Le résutat est qu'il s'est esquivé de la Chambre pour faire des pérégrinations dans les parties les plus éloignées du Canada avec son réflecteur, son kodak et son microscope. Son utilité à la Chambre parait s'être évanouie, et lui avec elle.

L'honorable député d'Algoma (M. Boyce) est plus sage de l'expérience de l'autre ; il a pris le soin de retarder sa calomnie. . .

M. l'ORATEUR : L'honorable député a entendu tout à l'heure que cette expression n'est pas parlementaire.

L'hon. M. OLIVER: Je retire l'expression. J'emploierai les mots " allégations fausses et mensongères ". Il a choisi un temps où l'état de la besogne de la session ne permet pas sous aucune circonstance de traiter de cette question ni à la Chambre ni au comité compétent. Si la centième partie de tout le potin que l'honorable député a fait aujourd'hui était fondé en faits et s'il eût réellement à cœur d'arriver à la connaissance de la vérité, il a eu huit mois de session pour cela, il a eu les séances quotidiennes du comité des comptes publics où il aurait pu porter des accusations, pour établir au besoin la véracité de tous ses dires. Je soumets respectueusement qu'alléguer n'est pas prouver, surtout à un moment où de telles déclarations, excessivement sérieuses si elles émanaient d'une source sérieuse, ne peuvent pas être étudiées comme le demande la gravité de leur caractère. L'honorable député devra se contenter de ce qu'il va avoir. Ayant jugé à propos de lancer ses accusations à un moment où il est impossible et de les prouver et de les réfuter, il doit se contenter d'accepter l'opinion qu'elles sont bien futiles et n'auraient pas pu être prouvées eussent-elles été portées même dans un temps où l'investigation aurait pu se faire.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre n'ose pas tenir une enquête.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député peut bluffer en toute sécurité ; il n'y a aucun danger d'une enquête d'ici à la fin de la session. L'honorable député d'Algoma a passé près de huit mois à son siège, il a été un membre actif et énergique de la Chambre, les faits qu'il a allégués se sont passés à portée de la voix du lieu qu'il habite depuis dix ou vingt ans, mais il choisit l'occasion, trois jours avant la clôture, de faire ces affirmations, que je ne qualifierai pas de calomnies.

Je suis en peine de savoir quelle est l'accusation de l'honorable député. Il semble qu'il a allégué que certaines personnes habitaient un endroit appelé Brandon. Si c'est un crime, alors il faut condamner MM. Wilson et Reesor, car ils habitent Brandon. Est-ce un crime d'avoir vendu ces terrains ? Ces terrains n'ont de valeur pour les Indiens qu'à moins d'être vendues, c'est l'argent qu'il leur faut et non la terre.

L'hon. M. FOSTER : C'est cela.

L'hon. M. OLIVER : Et ainsi il faut vendre le terrain d'une manière ou d'une autre, ici ou là, à quelqu'un et quelquefois. Donc, si je comprends bien, c'est la coutume du département depuis 20 ou 30 ans, pendant une partie desquels l'honorable député de Toronto-nord était ministre, de vendre dans certaines circonstances, les terres

réservées aux Indiens. Suivant cette coutume, nous avons fait une certaine vente. Est-ce un crime ? Est-ce le crime qu'on reproche au surintendant général des Affaires indiennes à cette époque ou quiconque était responsable ? Si c'est là le crime, alors nous devons admettre qu'ils sont coupables. Est-ce un crime d'avoir vendu le terrain à 30 c. l'acre ? Le bois de quelque valeur, c'est-à-dire le pin, avait déjà été abattu en vertu d'un bail précédent qui comprenait la même coupe.

M. BOYCE : L'honorable ministre ne pardonnera. Le terrain fut vendu sujet aux stipulations d'un bail de coupe de bois alors en existence, mais ces conditions furent subséquemment annulées, de sorte que les acheteurs eurent le profit de cette annulation.

L'hon. M. OLIVER : Je répète que le terrain fut vendu sujet aux conditions de la licence forestière, et les porteurs de la licence avaient épuisé leurs droits, et ces droits furent annulés parce qu'il n'y en avait plus à exercer, et les acheteurs du terrain payèrent un montant additionnel pour ce qui restait encore de bois de pin sur la coupe, et l'appréciation de ce bois fut $66. De sorte que le bois de valeur, le pin, avait été enlevé avant la vente. Les minéraux furent également réservés. De sorte que les acheteurs n'ont eu que le bois dur qui croissait sur le terrain, et les droits de surface, pour lesquels ils payèrent 30 cents l'acre il y a huit ans environ.

Maintenant, on m'affirme de bonne source que dans toute cette vaste région du Nouvel-Ontario, n'importe qui peut aujourd'hui acheter la terre en n'importe quel endroit à 50 cents l'acre, y compris le droit de mine et le droit de coupe, excepté le bois de pin, et qu'au bout de trois ans, après avoir rempli certaines conditions d'établissement, l'acheteur obtient son titre avec le droit d'abattre le pin. Si c'est une question de prix, il me semble que les Indiens ont obtenu un meilleur prix pour leur terrain qui a été vendu sept ou huit ans passés, que le gouvernement d'Ontario obtient pour les terres qu'il vend aujourd'hui. Dans ces circonstances l'accusation que la vente à ce prix cachait une malhonnêteté ne paraît pas fondée.

Je suis incapable de me rappeler toutes les accusations que l'honorable député a portées : l'une d'elles est qu'un particulier habitait Brandon ; une autre est que la terre fut vendue ; une autre, qu'elle fut vendue à bas prix ; une qu'elle fut subséquemment revendue plus cher, et ce avant l'octroi de la patente. Que comportent ces accusations ? Si l'acquéreur d'un morceau de terre remplit les conditions de la vente, il faut lui octroyer son titre, même si l'immeuble augmente en valeur. Or, l'honorable député étant avocat, il ne prétendra pas, je suppose, que le département des Affaires indiennes ayant vendu des terres à un prix convenu qui fut payé, avait le droit de refuser le transfert de la propriété, même si le droit de cette propriété avait changé de mains. Si c'est son opinion, c'est une doctrine tout à fait nouvelle pour moi, et je devrai, dans l'administration des terres publiques et des terres des Indiens, chercher conseil à nouveau afin de pourvoir à la règle que l'honorable député vient de poser.

Une des accusations est que le terrain fut revendu à un prix plus élevé.

Il n'est pas probable qu'en affaires l'on achète sans espoir de revendre à profit. C'est dans ce but que le commerçant achète. L'honorable député propose-t-il que nous devons annuler les ventes, quand nous nous apercevons que les biens vendus acquerrent une plus-value ? Absolument, il n'est pas assez simple pour soutenir une raisonnement semblable, qu'il vient pourtant d'énoncer. C'est là en effet la règle qu'il vient de poser pour la gouverne du département des Affaires indiennes. Eh bien, réfutons cette proposition par une comparaison avec un cas semblable.

Il est à la Chambre un honorable député, membre de l'opposition, qui jouit d'une grande réputation personnelle et financière, un homme dont personne ne mettra, je crois, en doute l'honneur et l'intégrité, je veux dire l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). Cet honorable député était co-propriétaire dans une compagnie qui possédait certaines étendues de terres concédées au chemin de fer de Régina à Qu'Appelle et au lac Long. Autant que j'ai pu m'en assurer, c'est lui qui fut le principal agent pour négocier au nom de ses associés l'achat et la vente de ces terres. A un certain moment, en 1902, si je ne me trompe, la compagnie, par l'intermédiaire de l'honorable député, je crois, vendit 250,000 acres de ces terres à $1.63 l'acre. Aujourd'hui, ces mêmes terres valent $5, $10, $15 l'acre, voire même $20. L'honorable député d'Algoma prétend-il que cette vente faite de bonne foi, au prix le plus élevé du marché d'alors et par l'intermédiaire de l'honorable député de Toronto-ouest est une vente malhonnête et devrait être annulée, parce que ces terres valent plus cher aujourd'hui ? Non, il n'oserait l'affirmer, et dirait que quiconque tient ce raisonnement n'a pas le sens de la responsabilité.

Cependant il nous tient ici pendant deux heures et demie à débiter pour le hansard des dénonciations sur une certaine transaction, parce que la valeur du terrain s'est accrue et que le terrain a été vendu plus cher l'année suivante. Je prétends que son raisonnement n'est pas soutenable. Dire qu'une transaction n'est pas honnête parce que certain terrain vendu en un certain temps s'est revendu à profit, c'est tirer une conclusion absolument injustifiable. L'in-

norable député a établi un parallèle entre la vente dans les townships de la baie Batchawana et celle qui a eu lieu récemment des terrains forestiers de la réserve de Dokis. Il a fait voir que dans le premier cas, le ministre a vendu les terrains à 30 cents l'acre, et dans le dernier cas, une étendue forestière comparativement restreinte a rapporté au fonds des Indiens la somme de $871,000. Monsieur l'Orateur, la comparaison est encore pire que cela, car dans le cas des $87,000, pas un pied de terrain n'a été transféré. Tout ce qui a été cédé est le droit de coupe pour dix ans. Il est possible que l'étendue à laquelle l'ex-député a fait allusion en premier lieu a pu un jour être boisée, mais à ce moment tout le bois d'œuvre en avait été enlevé, et le fait d'établir une comparaison entre la vente d'un terrain dénudé, probablement tout du roc, et la vente de la réserve de Dokis, montre le ridicule du raisonenment de l'honorable député depuis le commencement jusqu'à la fin, et nous permet de croire qu'il n'aurait jamais risqué ces assertions si l'occasion s'était présentée de tenir une enquête.

Je n'ai rien de plus à dire. La transaction est une transaction d'affaire ordinaire. Elle est en tout point de la nature des autres qui ont eu lieu dans le département depuis 20 ou 25 ans. Elle n'en diffère aucunement, si ce n'est que quelques-uns des concessionnaires habitaient Brandon, que quelques-uns d'entre eux ont écrit des lettres et que les autres n'en ont pas écrit. L'honorable député (M. Boyce) a copié l'exemple de l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) et a émaillé sa déclaration d'un tas d'insinuations et d'assertions tout à fait indignes de l'attention d'une assemblée délibérante. Les terres des Indiens constituent incontestablement une tutelle sacrée. Le Gouvernement est tenu de les administrer de façon à en obtenir le plus de valeur possible pour les Indiens. Le public regarde ces terres des Indiens comme un bien inviolable et l'honorable député essaye de prendre avantage de ce sentiment en faisant cette si injuste attaque, principalement à la fin de la session. S'il avait pu prouver un seul fait, il aurait en partie gagné sa cause, mais il a pris le soin de porter ses accusations à un moment où il est impossible d'établir la preuve.

M ARMSTRONG : L'honorable ministre peut-il donner une raison valable pour ne pas avoir vendu ces terres à l'enchère publique?

L'hon. M. OLIVER: Ces terrains ont été vendus conformément à la coutume en usage dans le département depuis 25 à 30 ans. Ce qui était si bien sous l'ancien régime était encore bien pour nous lorsque nous avons fait cette vente. Et ce n'est pas une preuve, parce qu'il faille changer les méthodes selon les circonstances variables du temps que l'ancienne administration était malhonnête, mais parce qu'il a fallu adopter nos méthodes d'administration aux nouvelles circonstances, l'honorable député s'est empressé de conclure que cette administration était défectueuse. Rien ne saurait être plus injuste.

L'hon. M. HAGGART : Quelques mots seulement en réponse à l'extraordinaire plaidoyer de l'honorable ministre de l'Intérieur. Quelle est l'accusation ? L'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) accuse le département d'avoir vendu à un prix dérisoire, malgré l'avis contraire du surintendant-adjoint général des Affaires indiennes, des terrains appartenant aux Indiens, des terrains que nous gardons en fidéicommis pour eux. Le ministre a essayé de défendre cette transaction en nous disant quelle a été la politique du Gouvernement dans le passé. S'il est un devoir sacré dans le pays que le Gouvernement doit remplir scrupuleusement à la lettre, c'est celui de l'administration des biens des Indiens. S'il est une chose que ce Gouvernement ou tout autre gouvernement doit se donner une peine toute spéciale à surveiller, c'est que nos pupilles, les Indiens, reçoivent la plus haute valeur possible pour le peu de propriété qui leur reste dans le pays. Les faits cités par l'honorable député d'Algoma ne laissent aucun doute quant à leur exactitude. Il n'y a aucun doute que certaines personnes, incontestablement alliées à l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ont obtenu la possession de ces terres, la propriété des Indiens, à un prix ridiculement bas, et le ministre actuel essaye de justifier la transaction en disant que son prédéceseur (M. Sifton) n'a fait que suivre le précédent établi par l'ancienne administration.

La justification du ministre est que son prédécesseur a suivi la règle ordinaire en vendant ces terres indiennes. Je le nie. Je donne le démenti le plus formel et le plus énergique possible à l'assertion que c'était la politique de l'ancien gouvernement de vendre ces terres contrairement à l'avis du surintendant-adjoint général des Affaires indiennes. Dans ce cas-ci, il appert que cet officier a déclaré dans son rapport que le prix était disproportionné à la valeur, mais son appréciation fut infirmée par le ministre de l'Intérieur d'alors. C'est ainsi que ces terres ont été vendues, des terres dont le Gouvernement est le dépositaire au nom des Indiens. Je dis que cette transaction est une honte pour les fonctionnaires du département et pour le ministre de l'Intérieur. Sur quoi s'appuie le ministre pour affirmer qu'on vendait les terres des Indiens de cette façon dans le passé ? L'ancien gouvernement avait pour règle de vendre ces terrains par voie de soumission. Rien n'était plus sacré aux yeux de ce gouvernement que sa tutelle des biens des Indiens, et il a toujours fait tout en son pou-

voir pour leur obtenir jusqu'au dernier sou pour leurs terres. Non seulement il prenait soin d'agir conformément à l'opinion des fonctionnaires qui administraient le département, mais il insistait pour que les Indiens eux-mêmes fussent partie à la vente. Je ne vois rien de tel ici ; l'honorable député (M. Boyce) ne l'a certainement pas dit, et les documents qu'il a lus ne prouvent certainement pas que le consentement des Indiens fût obtenu pour vendre ces terrains.

Le fait cru est que des particuliers intimes de l'ex-ministre de l'Intérieur d'alors obtenaient la haute main sur ces terres et les avaient revendues à un profit net de $90,000 avant même d'en avoir obtenu le titre.

Et le Gouvernement est tuteur pour ces pauvres êtres qui ne peuvent pas prendre soin de leurs propres intérêts, qui possédaient naguère tout le sol de ce vaste pays, mais qui n'en ont plus qu'une parcelle. Et c'est ainsi que le ministre de l'Intérieur de l'actuel Gouvernement remplit la charge sacrée qui lui était confiée : en détournant du fonds de ces pauvres êtres, dont nous sommes les tuteurs, la somme de $90,000. Je répète qu'il est honteux pour l'administration du département qu'une telle action ait été commise. Je dis que l'honorable député d'Algoma a bien fait de dénoncer le vulgaire étalage de richesses que ces gens déploient d'une extrémité du pays à l'autre, des richesses qu'ils ont accumulées par des moyens comme celui-ci. Le public aura bientôt l'occasion d'exprimer son opinion sur ces transactions et je crois et espère que le niveau de la moralité de la population est tel que les électeurs châtiront les crimes de ce genre commis par ceux qui se sont montrés si indignes d'exercer le pouvoir du Gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Quelques mots seulement en réponse aux étranges observations du ministre de l'Intérieur (M. Oliver). Il a jugé à propos de lancer des épithètes violentes à l'adresse de l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames). Il avait de bonnes raisons de le faire, car si certaines opérations de son département, qu'il aurait préféré cacher, ont été mises à jour. . .

L'hon. M. OLIVER : Monsieur l'Orateur, j'aimerais savoir si l'honorable député tient un langage parlementaire en disant que je cherche à cacher les opérations de mon département.

M. l'ORATEUR : Je crois que l'expression n'est pas parlementaire.

L'hon. M. OLIVER : Je veux qu'il soit bien compris que je ne cherche pas à cacher au public rien de ce qu'il a le droit de connaître dans l'administration de mon département.

M. R. L. BORDEN : Puisque vous trouvez l'expression imparlementaire, monsieur l'Orateur, je la retire. Mais je dirai que c'est le même ministre (M. Oliver) qui de son siège en cette assemblée a déclaré qu'il ne déposerait pas certains documents qu'il fut forcé à la fin de déposer. De son siège ici, il nous fit la lecture de l'opinion écrite de son sous-ministre, la lisant comme sienne propre, à l'effet que ces documents ne devraient pas être déposés. S'appuyant sur la majorité ministérielle. . .

L'hon. M. OLIVER : Je me permettrai de corriger ce que l'honorable député a dit au sujet de cette opinion écrite. Je ne l'ai pas lue comme étant la mienne, mais celle de mon sous-ministre. Et si je me rappelle bien, elle ne concluait pas au refus de déposer les documents, bien au contraire.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a soutenu qu'ils ne seraient déposés que sur un ordre spécial de la Chambre ; il a déclaré qu'il entendait s'en tenir à cette opinion. Mais l'honorable ministre ne s'en est pas tenu à cet avis, car à la fin, les originaux furent déposés sur le bureau sans aucun ordre spécial de la Chambre.

L'hon. M. OLIVER : Je me permettrai de reprendre l'honorable député.

M. R L. BORDEN : Je puis me tromper.

L'hon. M. OLIVER : J'en suis sûr. Je me suis opposé, et j'ai expliqué à la Chambre pourquoi je m'opposais au dépôt des documents originaux à la Chambre, car quand une motion ordonnant le dépôt des originaux est adoptée, et que les originaux sont déposés, ils deviennent la propriété de la Chambre et sont enlevés aux dossiers du département. Et j'ai donné pour exemple ce qui s'était produit au cours de la session précédente lorsque, sur un ordre de la Chambre en exécution d'une motion de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), certains originaux avaient été déposés, étaient devenus des documents officiels du Parlement, et avaient été enlevés aux dossiers du département, qui en avait besoin pour l'administration de ses affaires. Et les honorables députés de la gauche ont dû modifier leurs motions tendant au dépôt des originaux, de façon à ce que ces documents ne restent plus dans les archives de la Chambre, mais soient déposés seulement sur le bureau pour l'inspection des intéressés.

M R. L. BORDEN : L'honorable ministre a appuyé beaucoup sur le fait que certains documents n'ont pas été retournés. Mais il sait et tout le monde sait que tout ce qu'il avait à faire était de se lever à son siège pour 30 secondes et proposer la restitution de ces documents au département. . .

L'hon. M. OLIVER : Exactement.

M. R. L. BORDEN : . . . mais l'honorable ministre a trouvé que ça ne valait pas la peine.

L'hon. M. OLIVER : J'ai pensé que ce n'était pas mon devoir ; la Chambre ayant jugé à propos de s'approprier ces docu-

ments. La Chambre est maîtresse de ses actes, et si elle a jugé à propos de garder ces documents, il ne m'appartenait certainement pas de m'ériger en maître lorsque la Chambre m'avait enlevé toute maîtrise.

M. R. L. BORDEN : J'espère que l'honorable ministre n'ignore pas le règlement au point de ne pas savoir que les documents sont déposés sur une motion d'un député seulement. Si l'honorable ministre qui en est le dépositiare en a encore besoin, c'est son devoir de les redemander à la Chambre.

Mais ceci n'est qu'un incident. Je disais que l'honorable ministre avait jugé à propos, en l'absence du député de Saint-Antoine, d'employer des expressions violentes pour qualifier sa conduite à la Chambre. Et l'honorable ministre n'a pas fini, car si je suis bien renseigné, il entendra parler de lui dans l'Ouest, et s'il désire rencontrer le député de Saint-Antoine sur aucun husting, il aura tout le temps voulu pour expliquer l'administration de son département. L'honorable ministre a fait allusion au retard apporté par le député d'Algoma à soulever cette question à la Chambre, mais il n'a pas songé à dire que c'est à sa propre demande qu'il a tant retardé. A ma connaissance, en trois différentes occasions au moins, le débat a été remis soit à la demande du Gouvernement soit par sa faute. Son allusion à ce retard...

L'hon. M. OLIVER : Je ne savais pas...

M. R. L. BORDEN : ...est indigne de lui, et il n'aurait pas dû, il me semble, se la permettre.

L'hon. M. OLIVER : Je ne savais pas que j'étais cause de ces délais, et j'aimerais savoir quand la motion a été proposée en premier lieu.

M. R. L. BORDEN : On avait convenu de discuter cette question avant-hier : on l'a laissée de côté ; on avait fait un autre arrangement pour hier, et, à la demande du Gouvernement, il fallut de nouveau attendre ; la troisième fois est avant cela, lorsqu'on nous fit réponse que le ministre n'y serait pas, à cause d'une séance du cabinet. Je ne sais pas combien d'autres atermoiements on nous a fait subir. Dans les circonstances, l'honorable ministre n'a pas eu bon nez de parler des retards. Pourquoi ce renvoi du jour au lendemain ? Il n'y a pas de raison pour cela. Mon honorable collègue était prêt, à la première occasion, de proposer sa motion dès qu'il eût préparé sa cause et qu'il fût en état de pouvoir l'exposer, et quand il fut prêt, les délais dont j'ai parlé se sont produits. L'honorable ministre se plaint du manque de preuves. La preuve sur laquelle le député d'Algoma se base, se trouve dans les documents officiels du département de l'honorable ministre, les documents qui ont été déposés à la Chambre. Quelle meilleure preuve veut-il ?

M. OLIVER

L'hon. M. OLIVER : Telle pièce du dossier qu'il a plu à l'honorable député de choisir tout particulièrement.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre dit-il que d'autres pièces du dossier alternent celle que l'honorable député a citée ?

L'hon. M. OLIVER : La meilleure réponse à faire est de soumettre la question à un comité de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Ces documents ne sont pas généralement soumis à un comité de la Chambre à moins qu'il ne soit nécessaire d'enquêter sur certains faits, mais comme dans ce cas-ci les faits sont clairs, et que la partie du rapport mentionnée par l'honorable député d'Algoma n'est pas atténuée par aucune autre partie du même rapport, l'observation du ministre de l'Intérieur est entièrement déplacée et démontre son impuissance absolue d'offrir une défense quelconque aux assertions de mon honorable ami. Le ministre dit que ces assertions sont graves. Il a raison, et la réponse qu'il leur a faite est que le temps était trop court. Il y a quatre ou cinq jours que le ministre a reçu avis de cette motion.

L'hon. M. OLIVER : Je n'ai jamais eu d'avis de cette motion. J'ai été averti que mon honorable ami voulait proposer une motion concernant les terres des Indiens, mais personne ne m'a dit que c'étaient les terres auxquelles il a fait allusion.

M. R. L. BORDEN : Je veux bien que l'on me corrige lorsque je me trompe.

L'hon. M. OLIVER : Ce n'est pas à cela que je faisais objection. Je ne l'approuverais pas de soulever cette question, à une période de la session où nous avons tant de choses à régler que nous ne pourrions pas lui donner toute l'attention voulue, soit dans cette Chambre, soit dans un comité de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Il n'est pas besoin de comité de la Chambre, il n'est pas nécessaire d'examiner les dossiers que le département a déposés sur le bureau. Si le ministre se plaint que tous les faits n'ont pas été exposés, je m'engage à rester ici une journée de plus et à lui donner tout le temps voulu d'ici à lundi prochain, ou même à mardi ou mercredi prochain, pour examiner minitieusement tous ces dossiers et m'indiquer si quelques-uns des faits allégués par mon honorable ami d'Algoma sont contredits dans ces dossiers ou d'aucune autre manière.

Quel est le fond de l'accusation de mon honorable ami d'Algoma? Son accusation comporte bien des choses—et j'accepte la comparaison faite par le ministre de l'Intérieur au sujet des devoirs d'un administrateur particulier. Que penserait-on d'un administrateur et dans quels draps serait celui-ci, s'il vendait les biens qui lui sont confiés,

au prix évalué par une personne choisie par les acheteurs, et à certaines conditions dont chacune à été plus tard abandonnée ou abrogée, et s'en dessaisirait pour la somme de $9,000, lorsque, avant qu'il en eût livré le titre, l'acheteur avait revendu la terre à d'autres pour la somme de $101,000. Dans quelle situation un administrateur serait-il s'il faisait cela? D'abord, le premier tribunal qui serait saisi de l'affaire le condamnerait de la façon la plus sévère, et ordonnerait de faire une restitution immédiate avec intérêts. Ce serait le premier pas. Le deuxième serait probablement, s'il était permis de prendre en considération certaines circonstances, que ce syndic serait appelé à répondre devant la cour criminelle à une accusation de malversation. Les circonstances sont à peine croyables. Si un honorable député, membre de cette Chambre, avait fait une telle déclaration, sans pouvoir établir à l'aide des dossiers du département de l'Intérieur, que ces transactions particulières ont eu lieu dans le département, on aurait dit que ce député était victime de son imagination ; cependant, chaque ligne et chaque mot qu'il a mentionnés peuvent être prouvés et l'ont été par mon honorable ami d'Algoma, au moyen de l'examen des dossiers du département de l'Intérieur.

Rien d'étonnant que le ministre de l'Intérieur prenne une demi-heure de temps pour se plaindre que cette question soit soumise à la Chambre à cette période de la session, et qu'il essaie d'injurier un honorable député qui est absent et ne peut se défendre, mais qui n'a pas besoin d'être défendu contre les accusations que peut porter contre lui le ministre de l'Intérieur.

L'honorable ministre a eu la témérité de parler d'opérations particulières et entre autres de la part prise par mon honorable ami de Toronto-ouest (M Osler) dans la vente de certaines terres qui ont été acquises plus tard par ceux qui avaient formé cette compagnie étonnante, connue sous le nom de " La compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan ". Si je ne me trompe pas, lorsque ces terres furent vendues—j'ai pour m'appuyer la parole de l'honorable député de Toronto-ouest de même que les dossiers du département lui-même—lorsque ces terres furent vendues, on ne savait pas que l'on avait augmenté énormément par un arrêté du conseil l'étendue du territoire dans lequel elles pourraient être choisies, et que cela haussait leur valeur d'une façon très sensible. Je ne doute pas que si l'honorable député de Toronto-ouest avait connu à cette époque, et il m'a assuré qu'il ne le savait pas, que l'étendue avait été ainsi augmentée, il aurait demandé pour ces terres un prix beaucoup plus élevé. A part cela, comment l'honorable député peut-il comparer une vente de terrains agricoles dans l'ouest du Canada à la vente de ces terrains ? Il connaît que la valeur de ces terres, vendues, comme il le dit, par une compagnie dans laquelle mon honorable ami de Toronto-ouest est intéressé, a été augmentée depuis par la colonisation, l'immigration et la culture.

Ces conditions n'existaient pas, autant que je sache, dans cette région à l'époque où les terres ont été revendues par les acheteurs. Le ministre de l'Intérieur voudra-t-il répondre à cette question? Qu'est-ce qui a augmenté la valeur de ces terres de $9,000? Qu'est-il survenu pour en augmenter la valeur? Peut-il y avoir quelque doute que si les terres avaient été offertes à l'enchère publique et si ces personnes avaient eu l'occasion de mettre des enchères que les résultats n'auraient pas été bien différents? Une autre circonstance étonnante est celle-ci : Le Gouvernement a reçu plusieurs rapports concernant la valeur des terres. La personne même choisie par ceux qui achetaient des terres du Gouvernement, M. McAuley, a fait un rapport au Gouvernement. Ce rapport est supposé être une évaluation assermentée.

Le Gouvernement a reçu un autre rapport qui a été soumis au chef du département par une personne qui était en mesure de connaître la valeur de ces terres. Nous ne savons pas quelle évaluation il en a fait. On ne la trouve pas bien que je l'aie cherchée, mais on découvre par les dossiers du département et par le rapport du sous-ministre que l'évaluateur indépendant a évalué ces terres à un prix beaucoup plus élevé que celui de l'évaluateur choisi par les acheteurs.

Supposons un administrateur chargé du soin d'une propriété qui ne lui apartient pas, qui aurait devant lui deux rapports, un rapport fait par les personnes auxquelles la terre a été vendue, et l'autre le rapport d'une personne indépendante, supposons qu'on lui fasse remarquer d'une manière définitive et distincte que le rapport de l'évaluateur indépendant fixant un chiffre beaucoup plus élevé pour la valeur de la propriété que le rapport de la personne qui l'avait achetée, supposons enfin que cet administrateur malgré toutes ces circonstances, ne veuille pas faire pousser plus loin l'enquête au sujet de la valeur de ces terres et ignore le rapport de l'évaluateur indépendant pour accepter celui de l'évaluateur choisi par l'acheteur qui fixe la valeur des terres à $9,000. On peut imaginer quel serait le résultat d'une enquête devant les tribunaux sur une telle conduite de la part d'un administrateur. Dans de telles circonstances, je suis obligé de dire, après avoir écouté avec la plus grande attention possible le discours de mon honorable ami le ministre de l'Intérieur qu'il n'a pas apporté une seule raison capable de défendre ou de justifier les faits qui ont été si clairement établis.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa-est) : Monsieur l'Orateur, je ne me proposais pas de prendre part à ce débat si l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) n'avait pas fait des remarques étrangères à la ques-

tion, et auxquelles je désire répondre en quelques mots. Le chef de l'opposition a dit que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) avait déclaré qu'il ne savait pas, qu'à l'époque où la compagnie dont il était le principal actionnaire vendait des terres de chemins de fer à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, le gouvernement fédéral avait par décret du conseil, augmenté considérablement l'étendue du territoire dans lequel ces terres devaient être prises, et leur avait conséquemment donné beaucoup de valeur.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas dit que cela a été fait à l'époque de la vente, mais pendant que l'honorable député de Toronto-ouest négociait la vente, et ainsi que le ministre de l'Intérieur nous l'a dit, il ignorait absolument le fait que l'étendue avait été augmentée.

M. TURRIFF : Cette déclaration de l'honorable député de Toronto-ouest est fausse en tous points.

Quelques VOIX : Honte, à l'ordre !

M. TURRIFF : J'ai déjà fait la même déclaration en cette Chambre auparavant, et elle est absolument vraie.

M. BENNETT : Je demande la décision de l'Orateur.

M. l'ORATEUR : Il m'est difficile de donner une décision sur ce point. L'honorable député d'Assiniboïa-est déclare qu'à sa connaissance personnelle, les affirmations faites par un autre député sont fausses. Il m'est difficile de déclarer que cela est contraire au règlement.

M. TURRIFF : Je dirai que c'est absolument faux, si l'honorable député aime mieux cela. Je dirai qu'avant que l'honorable député de Toronto-est eût vendu les terres de la Saskatchewan, le ministre de l'Intérieur à cette époque avait, en deux occasions précédentes différentes, à une année d'intervalle chacune, écrit à l'avocat de l'honorable député de Toronto-ouest, celui-là même qui occupait dans un procès contre le Gouvernement, auquel on demandait de donner de l'argent au lieu de terres, et lui envoyait une carte en disant que dix millions d'acres de terre avaient été réservées en outre de celles qui l'avaient été en 1887.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député voudra-t-il nous donner le nom de l'avocat dont il parle.

M. TURRIFF : Je veux parler de M. Creelman, l'avocat de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et qui à cette époque était l'avocat de MM. Osler, Hammond et Nanton, lesquels poursuivaient le Gouvernement pour l'obliger à leur donner de l'argent au lieu de terres, sur la prétention que ces terres étaient absolument impropres à la colonisation. Afin de leur donner plus d'avantages à faire le choix de ces terres, le Gouvernement mit à part en 1900 et 1901 quatre blocs différents qui furent ajoutés à ceux déjà réservés, et dans lesquels la compagnie pourrait choisir les 800,000 acres auxquels elle avait droit.

M. R. L. BORDEN : Qui a intenté l'action ?

M. TURRIFF : La compagnie de chemin de fer Régina, lac Long et Saskatchewan.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas les pièces devant moi, mais j'ai étudié l'affaire avec beaucoup de soin. J'ai examiné chaque pièce que j'ai pu trouver dans ces deux rapports volumineux. J'ai poursuivi mon étude de cette cause, et bien après que l'on ait déclaré à la Chambre qu'un avis avait été donné par un avocat, je n'en puis trouver aucun ; je ne puis trouver aucune pièce donnant le renseignement dont l'honorable député a parlé.

J'ai examiné les dossiers avec beaucoup de soin, parce que cette assertion avait été faite et que je ne pouvais trouver aucun avis du genre de celui dont l'honorable député avait parlé.

M. TURRIFF : Si l'honorable député veut obtenir une copie de la pétition de droit qui a été présentée par MM. Osler, Hammond et Nanton au nom de la compagnie de chemin de fer, il trouvera des copies de ces lettres du ministre de l'Intérieur à leur propre avocat, et des copies des lettres de cet avocat au ministre de l'Intérieur, donnant les raisons pour lesquelles la compagnie ne voulait pas accepter les terres dans ces quatre nouveaux blocs, et disait qu'elle avait envoyé ses acheteurs visiter le terrain. Non seulement l'honorable député de Toronto-ouest savait que les terres avaient été réservées, mais la compagnie avait envoyé ses inspecteurs qui ont exploré la plus grande partie des dix millions d'acres et ont fait rapport au Gouvernement que dans cette étendue additionnelle de terrain, ils ne pouvaient trouver assez de terres pour satisfaire aux exigences de leur contrat, savoir qu'il n'y avait pas de terres propres à la colonisation. Le ministre de l'Intérieur leur a répondu que s'il ne pouvait trouver assez de terres dans les blocs mis à part en premier lieu par décret du conseil, il pourrait chercher en dehors de ces blocs, des terres qui n'avaient pas été octroyées à d'autres compagnies de chemins de fer, et prendre ce qu'il pourrait trouver.

M. TAYLOR : Qu'est-ce que cela a à faire avec le vol des terres des Indiens ?

M. TURRIFF : C'est l'honorable chef de l'opposition qui a soulevé la question. Je ne fais que répondre à ce que votre chef a dit ; je démontre qu'il a été trompé par l'honorable député de Toronto-ouest, et j'expose tout simplement les faits devant la Chambre.

Cela n'a rien à faire avec les terres des Indiens, cela n'a aucun rapport avec la question que nous discutons, mais ce n'est pas moi qui ai soulevé l'incident, c'est le chef de l'opposition.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami ne désire certainement pas tromper la Chambre.

M. TURRIFF : Non.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas soulevé l'incident, c'est le ministre de l'Intérieur.

M. l'ORATEUR : Je crois qu'il serait sage de ne pas continuer plus longtemps la discussion à ce sujet et de s'en tenir à la question devant le fauteuil.

M. TURRIFF : Je termine en une minute. Pour conclure, je dirai que la déclaration qui a été faite précédemment dans cette Chambre, déclaration que l'honorable chef de l'opposition a répétée aujourd'hui, sur la foi de l'honorable député de Toronto-ouest, est sans fondement aucun, qu'elle ne contient pas un mot de vérité, que lorsque MM. Osler, Hammond et Nanton ont vendu les terres à la compagnie de la vallée des terres de la Saskatchewan, on a augmenté l'étendue du territoire et que si le chef de l'opposition désire examiner la question plus à fond, tout ce qu'il a à faire est de se procurer la pétition de droit présentée par MM. Osler, Hammond et Nanton, ou demander au département de l'Intérieur des copies des lettres touchant cette affaire.

M. HENDERSON : Je suppose, monsieur l'Orateur, que vu que cette question de la vente des terres par les syndics de la Regina, Long Lake and Saskatchewan Railway Company a été discutée dans cette Chambre, vous n'aurez aucune objection à écouter ce que je me propose de dire à ce sujet.

M. l'ORATEUR : Je crois que cela n'a pas de rapport avec la question devant le fauteuil. Ces faits ont été apportés en premier lieu comme exemple, suivant moi, par le ministre de l'Intérieur, et l'honorable chef de l'opposition les a discutés au même point de vue. Je ne crois pas que la discussion soit régulière.

M. HENDERSON : Vu que le ministre de l'Intérieur a fait à l'égard de mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) des assertions que je considère très injustes, j'ai cru que je devrais avoir le droit de prendre une partie du temps de la Chambre pour exposer la question sous son vrai jour.

M. l'ORATEUR : Ces explications pourraient être données si l'on en faisait une question de privilège, mais je crois qu'on entraînerait beaucoup d'embarras et de confusion, si l'on permettait une discussion de ce genre sur un amendement comme celui-ci. Je crois qu'il serait préférable pour l'honorable député de saisir une autre occasion pour discuter cette question.

M. HENDERSON : J'attendrai une autre occasion pour exposer la question sous son vrai jour.

(L'amendement de M. Boyce, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Alcorn,	Lancaster,
Armstrong,	Lefurgey,
Avery,	Lennox,
Barker,	Lewis,
Barr,	MacLaren,
Beattie,	McCarthy (Calgary),
Bennett,	Marshall,
Bergeron,	Martin (Queen) (I.P.-E.),
Blain,	Morin,
Borden (Carleton),	Northrup,
Boyce,	Owen,
Brabazon,	Paquet,
Broder,	Perley,
Chisholm (Huron),	Reid (Grenville),
Christie,	Roche (Marquette),
Clements,	Schaffner,
Crocket,	Sproule,
Daniel,	Stanfield,
Elson,	Staples,
Foster,	Taylor,
Fowler,	Walsh (Huntingdon),
Henderson,	White,
Herron,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Hughes (Victoria),	Wright (Muskoka)—51.
Kemp,	
Lake,	
Lalor,	

ON VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Aylesworth,	Lemieux,
Beauparlant,	Logan,
Béland,	Loggie,
Black,	Lovell,
Borden (sir Frederick),	Macdonald,
Brodeur,	Maclean (Lunenburg),
Brown,	Macpherson,
Caldwell,	McCarthy (Simcoe),
Calvert,	McColl,
Carney,	McCool,
Caron,	McIntyre (Perth),
Carrier,	McIntyre (Strathcona),
Carvell,	McKenzie,
Cash,	McLean (Huron),
Chisholm (Antigonish),	McLean (York-centre),
Clarke,	McLennan,
Conmee,	Marcile (Bagot),
Crawford,	Marcil (Bonaventure),
Cyr,	Martin (Wellington),
Delisle,	Michaud,
Demers,	Miller,
Desjardins,	Oliver,
Devlin,	Pardee,
Dubeau,	Paterson,
Dugas,	Parent,
Dyment,	Pickup,
Emmerson,	Power,
Ethier,	Pugsley,
Fielding,	Ratz,
Finlay,	Reid (Ristigouche),
Finlayson,	Rivet,
Fisher,	Roche (Halifax),
Fortier,	Ross (Cap-Breton),
Galliher,	Ross (Rimouski),
	Ross (Yale-Caribou),

Gauvreau,	Rousseau,
Gervais,	Savoie,
Girard,	Schell (Glengarry),
Graham,	Schell (Oxford),
Greenway,	Sinclair,
Harty,	Smith (Oxford),
Hughes	Stewart,
(King) (I.P.-E.),	Talbot,
Hunt,	Telford,
Jackson (Selkirk),	Tobin,
Johnston,	Tolmie,
Kennedy,	Turcotte,
Knowles,	Turgeon,
Lanctôt (Richelieu),	Turriff,
Lapointe,	Walsh (Montréal,
Laurier (sir Wilfrid),	Sainte-Anne),
Lavergne,	Watson.—101.

INCIDENTS RELATIFS AU PROJET DE LOI SUR LES ELECTIONS FEDERALES.

M. S. J. JACKSON (Selkirk)-: Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire mettre au point une question de véracité qui s'est élevée hier entre l'honorable député de Marquette M. J. W. Roche) et moi-même. Cet honorable député a dit que les arrondissements de votation dans le Manitoba étaient fixés par les juges, et j'ai nié la chose. L'honorable député faisant appel à l'honorable premier ministre ,a dit :

Je lui rappellerai aussi que les arrondissements provinciaux actuels ont été fixés par des juges, non par le lieutenant-gouverneur en conseil ni par des présidents d'élection, mais par des juges. Aucun parti ne peut retirer un avantage de la manière dont sont divisés les arrondissements de votation. Je m'objecte à cause de la confusion qui résulterait si l'on criait pour les élections fédérales des arrondissements de votation différents de ceux qui existent pour les élections provinciales.

Je lui ai répondu :

Je puis dire, vu que l'honorable député (M. Roche) ne le sait pas, que présentement ce ne sont pas les juges qui délimitent les arrondissements de votation, mais c'est le Gouvernement qui établit les circonscriptions électorales et les arrondissements de votation.

L'honorable député de Marquette a dit en réponse :

Comme d'habitude l'honorable député parle sans avoir une connaissance complète des faits, lorsqu'il dit que les juges ne délimitent pas actuellement les arrondissements de votation.

Je veux seulement montrer à l'honorable député dans la gazette officielle du Manitoba du 28 avril 1906, une proclamation du lieutenant-gouverneur, qui est ainsi conçue :

Considérant, qu'en conformité de la loi des élections du Manitoba il est nécessaire d'ajouter des noms aux listes électorales et de les reviser dans les différents districts électoraux de la province et qu'il est nécessaire pour atteindre cette fin d'émettre une proclamation contenant les informations qui suivent.

En conséquence, nous avons cru bon, et, nous autorisant des pouvoirs qui nous sont conférés par la loi des élections du Manitoba, nous décrétons ce qui suit:

1. Qu'il a été décidé de reviser les listes électorales dans les différentes circonscriptions de la province et d'y ajouter les noms nécessaires, excepté dans les villes de Brandon, Winnipeg-centre, Winnipeg-nord et Winnipeg-sud.

2. Que les noms et adresses postales des personnes nommées pour agir comme secrétaires des bureaux d'inscription dans les différents arrondissements de votation des circonscriptions électorales sont comme suit:

Suivent dans la proclamation l'énumération des arrondissements de votation dans chaque circonscription électorale dans la province du Manitoba. La proclamation se termine en disant :

En foi de quoi nous avons apposé notre signature et le grand sceau de notre province du Manitoba.

Sur la page suivante de la gazette on trouve une autre proclamation :

Considérant qu'il a été décidé de reviser les listes électorales dans les différentes circonscriptions de la province du Manitoba, conformément à la loi des élections du Manitoba, et qu'il est nécessaire à cette fin de constituer les différents juges des cours de comté de ladite province en bureaux d'inscription.

En conséquence, nous avons cru bon et nous décrétons, conformément aux pouvoirs et à l'autorité qui nous est donnée dans la loi électorale du Manitoba de constituer les différents juges de cour de comté de la province du Manitoba en bureaux d'inscription, nous constituons donc tous les juges de cour de comté exerçant dans la province de Manitoba en bureaux d'inscription à toutes fins que de droit.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'en dire plus long sur la question, si ce n'est de demander à l'honorable député de Marquette comment les juges peuvent obtenir une connaissance suffisante des différentes circonscriptions électorales pour leur permettre d'y tracer les arrondissements de votation. Comme politicien patique, il sait que ce sont les députés qui délimitent les arrondissements de votation. Les juges seraient obligés de parcourir toute la circonscription électorale afin d'être en état de faire ce travail. C'est là la partie politique de la besogne, et elle est faite par décret du lieutenant-gouverneur en conseil sur l'avis du député de l'endroit ou du candidat qui a été défait à la dernière élection.

M. W. J. ROCHE : L'honorable député n'a aucunement infirmé les déclarations que j'ai faites. Il demande quelles connaissances locales les juges de la province du Manitoba possèdent pour tracer les limites des arrondissements de votation ; et cependant, nous approuvons aujourd'hui un article de la loi qui confère ce pouvoir aux juges.

M. S. J. JACKSON : Ils seront obligés de s'adresser à moi pour avoir des conseils au sujet de mon district.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : C'est la raison pour laquelle l'honorable député a

insisté auprès du premier ministre afin que les juges soient obligés de s'adresser au député de Selkirk et en recevoir ses instructions. Le chat est maintenant sorti du sac. Voilà le pouvoir derrière le trône et à l'avenir, ce ne seront pas les juges qui établiront les limites des arrondissements de votation.

M. S. J. JACKSON : Il nous faudra leur donner des conseils. Vous devrez vous-mêmes aussi leur en donner.

M. W. J. ROCHE : Non, on ne me demandera pas mon avis L'honorable député a lu dans la gazette du Manitoba une proclamation définissant les arrondissements de votation et il déclare que le Gouvernement fixe par décrets les dates et endroits des séances des cours de révision. En réalité, les juges fixent les dates et les endroits des cours de révision et tracent les limites des arrondissements de votation. J'ai en ma possesion des lettres venant de chaque juge de la province du Manitoba démontrant que ce sont eux qui fixent les dates et endroits des séances des cours de révisions, ainsi que je l'ai dit hier. Un décret du conseil approuve leur position, et est rendu public par voie de proclamation, mais en réalité, ce sont les juges qui fixent les endroits des séances des cours de révision, et la même pratique est suivie à l'égard des arrondissements de votation. Les juges fixent les arrondissements de votation, et le lieutenant-gouverneur en conseil émet une proclamation les faisant connaître au public.

M. S. J. JACKSON : Où mon honorable ami a-t-il pris cela ?

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Si mon honorable ami veut se donner la peine de lire, j'ai les lettres ici même en ma possession.

M. S. J. JACKSON : Que peut faire un juge contre la loi ?

M. W. J. ROCHE : Ce n'était pas mon intention de faire inscrire dans le hansard ces lettres à cette période avancée de la session, mais comme l'honorable député exprime des doutes, je le frai. Voici une lettre écrite par Son Honneur le juge Myers:

Winnipeg, 7 avril 1908.

A monsieur James Hooper,
Sous-secrétaire provincial,
Winnipeg.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 4 courant, je désire vous faire savoir que les dates et endroits suivants me conviendront pour tenir les séances de la cour de revision des listes électorales, savoir:

Lakeside à Macdonald, lundi, le 8 juin, de onze heures de la matinée à quatre heures de l'après-midi; Gladstone à Gladstone, mardi, le 9 juin, de une heure à six heures de l'après-midi; Belles-Plaines à Neepawa, mercredi, le 10 juin, de dix heures de l'avant-midi à six heures de l'après-midi.

Et ainsi de suite pour chaque localité dans la circonscription, et chacun des endroits nommés par le juge Myers a été adopté ou approuvé et une proclamation a été lancée.

M. S. J. JACKSON : Il s'agit ici des cours de revision.

M. W. J ROCHE : La lettre est signée : Votre tout dévoué, R. H. Myers, qui était le chef de l'opposition libérale dans la législature provinciale avant d'avoir été nommé juge. J'ai en ma possession des lettres venant d'autres juges qui fixent aussi les dates et les endroits des séances des cours de revision.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député prétend-il que parce que les juges ont désigné les endroits où devaient se tenir les cours d'inscription, qu'ils ont par le fait délimité les arrondissements de votation?

M. W. J ROCHE : Je pourrais fournir les mêmes preuves concernant les arrondissements de votation. Les juges les établissent aussi bien. Je désire aussi informer l'honorable député et je m'autorise de l'autorité de l'imprimeur du Roi de la province du Manitoba, pour dire que non seulement on a demandé aux juges de fixer les différents endroits où devaient se tenir les séances des cours de revision, mais aussi de délimiter les bornes des arrondissements de votation, ce qu'ils ont fait et leurs propositions ont été approuvées par décret en conseil et ont été portées à la connaissance du public sous forme de proclamation.

OBSERVATIONS CONCERNANT LES TRAVAUX DE LA COMMISSION DES EAUX LIMITROPHES.

M. ANDREW BRODER (Dundas): Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire saisir la Chambre pendant quelques instants du projet d'endiguer le Long-Sault, sur le fleuve Saint-Laurent. J'ai devant moi une pétition adressée à la commission des eaux limitrophes par des personnes représentant la " St. Lawrence Power Company ". Cette pétition se rapporte à des questions dont la Chambre doit prendre connaissance.

La compagnie américaine appelée " The Long Sault Development Company ", et la compagnie du Saint-Laurent ont des intérêts identiques. L'une obtient ses pouvoirs du gouvernement canadien et l'autre du gouvernement américain, mais il n'y a aucun doute que leurs intérêts sont communs. La " American Power House et Lock Company ", connue sous le nom de " Long Sault Development Company ", offre de construire une usine d'énergie électrique et une digue au pied de l'île du Long-Sault, entre l'île et la terre ferme ; ce projet est connu sous le nom de " plan n° 1 ". La législature de l'état de New-York a accordé l'autorisation

nécessaire de faire ces travaux sur le côté américain. Le Canada est intéressé dans ce projet, parce que cette compagnie propose de barrer le chenal principal du Saint-Laurent, de même que le chenal sud, de sorte que tout le fleuve sera barré à cet endroit. En parcourant la correspondance, je constate que si cette compagnie faisait ce qu'elle veut, tous les risques seraient du côté des Canadiens et il n'y en aurait aucun du côté des Américains.

Je veux parler d'une autre question dont il est bon que la Chambre soit saisie, celle de savoir les propositions de la commission des eaux limitrophes, qui semble vouloir permettre ou justifier le canal de Chicago. Nous savons que la construction de ce canal aura l'effet d'abaisser les eaux du lac Erié, parce que les Américains proposent, comme remède aux dommages que ces travaux causeront en toute probabilité à la navigation du lac Erié, d'endiguer le lac près de la rivière Niagara. Les différents rapports et données fournis par la commission concluent à la nécessité de construire le canal de Chicago pour des raisons de santé publique. Les citoyens de Chicago prétendent que ce canal n'est que pour des fins de drainage et dans l'intérêt de la santé de la ville, mais cela n'empêche pas qu'il aura des effets sur la navigation. Si l'on peut se fier aux rapports, la construction de ce canal fera baisser les eaux des lacs et j'appelle l'attention du Gouvernement sur ce point. Chaque fois que cette question a été soumise à des experts du Gouvernement, ceux-ci ont répondu qu'ils n'avaient pas devant eux suffisamment de données pour formuler un jugement. Si l'on parcourt tous les rapports et la correspondance, on y voit que personne n'ose exprimer une opinion sur le fait que la construction de ce canal aura sur la navigation du Saint-Laurent. C'est là une raison suffisante pour notre Gouvernement de dire immédiatement qu'il ne consentira pas à ce projet.

Pour revenir à la digue proposée du Long-Sault sur le fleuve Saint-Laurent, si l'on consulte le dossier, on y trouve que cette question a été débattue dès 1842, lors du traité d'Ashburton. L'article 7 de ce traité dit distinctement :

> Il est en plus convenu que les chenaux du fleuve Saint-Laurent sur les deux côtés des îles du Long-Sault, et de l'île Barnhardt....
>
> Il y a d'autres rivières qu'il n'est pas nécessaire de mentionner ici...
>
> ....doivent être également libres et ouverts à la navigation des navires, vaisseaux et bateaux des deux parties.

On voit donc que dès 1842, on s'occupait de cette question ; je suppose que la raison en était que cet endroit est tout rapproché du point où le fleuve cesse d'être la frontière entre les deux pays. Nous devrions nous en tenir au principe énoncé dans ce traité ; nous devrions maintenir l'esprit du traité, et laisser les deux chenaux libres et ouverts pour les deux pays pour tout temps à venir. Le traité de 1871, bien que les termes dont on se sert ne soient pas les mêmes, arrive absolument à la même conclusion et pendant que j'en suis sur cette question, je crois qu'il est bon de déclarer clairement que la population le long du fleuve s'inquiète beaucoup de ce que va faire le gouvernement canadien. L'honorable premier ministre nous a donné, je crois, en février dernier, l'assurance que le Gouvernement ne ferait rien sans que toutes les personnes dont les intérêts seraient touchés par ces travaux n'auront pas été consultés ou notifiés. Ce ne sont pas les paroles mêmes du premier ministre, mais c'est le sens de la promesse qu'il a faite.

Le projet en question touche à la navigation de l'un de nos plus grands fleuves, et le Gouvernement ne devrait rien décider sans soumettre aux membres du parlement les conclusions aexquelles il arrivera. Il est connu que si l'on accorde à ces gens le privilège de barrer le fleuve Saint-Laurent et de dépenser des millions de dollars ainsi qu'ils déclarent vouloir faire, la navigation ne sera- qu'une considération secondaire pour ceux qui auront de si grands intérêts dans l'affaire. Je ne crois pas que le Gouvernement doive se laisser influencer par aucune considération commerciale locale, dont l'effet serait de gêner la navigation d'un grand fleuve qui a été déclaré dans des traités solennels être commun aux deux pays.

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

Reprise de la Séance.

M. ANDREW BRODER : Lorsque la séance a été suspendue à six heures, je disais que des intérêts commerciaux locaux ne devaient pas intervenir dans la navigation d'un fleuve d'utilité générale. Afin de donner à cette Chambre un aperçu de ce que la St. Lawrence Power Company, de concert avec la Long Sault Development Company demandent au gouvernement canadien, je veux donner lecture de la requête qui lui a été adressée :

> a) De construire une digue en maçonnerie solide à partir d'un point près de la rive canadienne, à peu près vis-à-vis l'écluse n° 1 jusqu'à la frontière internationale, et là se joindre à une autre digue semblable qui sera construite sur le côté américain.
>
> b) De construire une usine d'énergie électrique entre l'extrémité nord-est de cette digue et la rive canadienne, avec une nouvelle écluse d'environ deux mille pieds, à l'ouest de l'écluse actuelle n° 20 et entre cette usine et l'écluse, une digue en terre ayant au sommet une largeur d'environ cent pieds, aussi une digue en terre semblable partant de l'extrémité nord-ouest de cette écluse parallèlement

au canal actuel et se reliant avec la rive principale à Mille-Roches.

c) D'élargir le chenal actuel de la petite rivière ainsi que dit ci-dessus, à une largeur minimum d'environ huit cents pieds, et d'élever le niveau du réservoir au-dessus des digues à cinq pieds plus haut que le niveau actuel de l'écluse n° 20 du canal de Cornwall.

d) Après que la stabilité de tous ces travaux ci-dessus décrits aura été prouvée d'une façon satisfaisante, d'enlever les digues en terre aux extrémités est et à l'ouest de l'île de Sheik et d'élargir le canal actuel sur le côté nord de cette île.

Et vos pétitionnaires continueront de prier.

Telle est la proposition. Cela signifie que l'on veut barrer le fleuve Saint-Laurent à cet endroit à partir de la rive jusqu'au point où sera construite sur le côté américain une digue semblable. Je tiens à dire que l'on ne peut prévoir dans des travaux de ce genre ce qui peut arriver. Il se peut que toute la navigation du fleuve en soit changée, et s'il arrivait que le contrôle de la navigation du fleuve que nous possédons aujourd'hui fut transféré à une compagnie américaine dans laquelle des citoyens des Etats-Unis sont intéressés, alors les intérêts canadiens pourraient en souffrir considérablement.

Plusieurs membres de cette Chambre seront peut-être surpris d'apprendre que le Canada n'a pas eu l'usage des canaux de l'état de New-York depuis trente-sept ans ; on ne permet pas aux navires et bateaux canadiens de passer par les canaux de l'état de New-York. Or, quelle serait la conséquence si nous remettions la maîtrise de la navigation du fleuve à cet endroit au gouvernement américain ? Ainsi que je l'ai dit, on ne sait pas ce qui peut arriver. C'est une circonstance remarquable, bien que dans le traité de 1871 le gouvernement des Etats-Unis ait stipulé et dit qu'il essaierait d'obtenir de l'état de New-York la permission pour le Canada de faire l'usage de ses canaux—que le gouvernement américain ait rempli cette promesse ou non—l'état de New-York n'a pas permis au Canada d'utiliser ses canaux depuis trente-sept ans. Si l'on descend sur la rivière Richelieu, on y voit que tout le bois à pulpe, notre bois de service et notre charbon sont transportés sur cette rivière jusqu'au lac Champlain dans des bateaux américains. Voila des choses qu'il faudrait considérer et je voudrais avoir plus de temps pour le faire.

Je suis certainement d'avis que cette question mérite une étude sérieuse de la part du Gouvernement canadien ; c'est une question qui ne devrait pas être laissée à la décision d'une ou deux personnes, mais devrait être envisagée au point de vue national de la conservation du fleuve dans les intérêts de la navigation canadienne.

Le fleuve Saint-Laurent est la grande route sur laquelle passent les importations d'Europe pour atteindre l'intérieur du pays, et c'est aussi notre débouché à la mer pendant l'été pour toutes les parties du Canada. A mon sens le Gouvernement ne peut prendre trop de soin dans ce qu'il fera à ce sujet, parce qu'aucun ingénieur ne semble pouvoir dire aujourd'hui quel sera l'effet sur la navigation du fleuve d'une digue construite à l'endroit que proposent ces compagnies. Nous savons que le ralentissement du courant par les amoncellements de glace à quelques milles en aval de Morrisburg ont fait hausser le fleuve de 10 à 12 pieds à Morrisburg. Lorsque la glace s'arrête à environ 8 milles plus bas, d'autres glaces viennent s'adhérer et l'on peut traverser en voiture à Morrisburg. C'est la première fois qu'un pont de glace s'est formé en face de Morrisburg, mais on en a vu se former plusieurs fois à quelques milles en bas de Morrisburg avec l'effet que le niveau du fleuve a été élevé de plusieurs pieds.

Si les digues proposées sont construites, le ralentissement du courant pourrait causer un amoncellement de glace et il en résulterait des dommages sérieux pour les habitants des deux rives du fleuve. Il y a ceci à considérer que si le Gouvernement ne permet pas de changer le cours naturel du fleuve, il ne peut être tenu responsable des dommages qui pourraient résulter de ces amoncellements de glace ou d'aucune cause naturelle. Mais si l'on permet de construire ces digues d'un côté à l'autre du fleuve, alors le Gouvernement sera responsable des dommages qui pourraient en résulter.

J'ai considéré qu'il était de mon devoir d'exposer dans cette Chambre les opinions de mes électeurs qui habitent sur le bord du fleuve dans cette région et d'appeler l'attention du Gouvernement sur cette question importante. Je regrette que le temps à notre disposition ne me permette pas de discuter ce sujet plus longement.

M. A. A. PRINGLE (Stormont): Je ne savais pas que cette question viendrait en discussion aujourd'hui. Je dois dire que depuis très longtemps je m'intéresse beaucoup au développement des forces hydrauliques du fleuve Saint-Laurent à ou près Cornwall. L'honorable député de Dundas (M. Broder) a exprimé mes sentiments lorsqu'il a dit que la question de navigation en était une d'importance toute majeure, et si je croyais un instant que l'accomplissement de ce projet nuirait en aucune manière à la navigation du Saint-Laurent, je m'y opposerais de toute mes forces. Mais monsieur l'Orateur, les choses sont encore dans un état qui ne permet pas à cette Chambre de discuter la question d'un façon intelligente. La section canadienne de la commission des eaux limithrophes a consacré beaucoup d'études à cette question, et dans son rapport, elle dit qu'elle n'est pas encore arrivée à une conclusion, et veut avoir les conseils des meilleurs ingénieurs avant de faire un rapport final. Je dois dire que la

circonscription que j'ai l'honneur de représenter a des intérêts vitaux dans cette question.

Notre conseil municipal et notre chambre de commerce, de même que des délégations particulières ont comparu devant la commission des eaux limitrophes pour lui demander avec instance de donner à cette question sa plus grande attention. La commission n'a pas agi hâtivement. Elle a tenu des séances dans différents temps. Elle s'est assemblée dans la ville de Toronto et après avoir entendu quelques représentations contre le projet, elle a ajourné ses séances, et est allée siéger à Montréal afin de donner à tous les intéressés la facilité d'être entendus.

Pas un seul ingénieur du Canada ou d'aucun autre pays n'a dit que l'exécution de ce projet nuirait à la navigation. D'un autre côté, nous avons les rapports des ingénieurs américains, canadiens et anglais les plus éminents disant que ces travaux non seulement ne nuiront pas à la navigation du Saint-Laurent, mais lui seront d'une aide incalculable. Nous savons ce qui est arrivé il y a quelques jours. Nous avons un canal de plus de neuf milles de longueur, dont six ou sept milles sont séparés du fleuve par une digue en terre et tous les ans la pression causée sur la berge du canal par l'augmentation du tonnage des vaisseaux, devient de plus en plus forte. On ne construit pas les vaisseaux plus longs parce qu'ils ne pourraient pas passer dans les écluses du canal, mais on a augmenté leur largeur et leur tonnage. Aujourd'hui, nous voyons passer dans le canal des bateaux portant 80,000 ou 90,000 boisseaux de grain, et le déplacement d'eau qui en résulte étant plus grand cause une grande pression sur les berges.

En 1903, j'ai prononcé dans cette Chambre un discours en faveur de la construction d'une écluse aux pieds du barrage de l'île Sheik, dans le fleuve Saint-Laurent. Si cette écluse avait été construite—et les ingénieurs d'alors disaient que c'était une chose très réalisable—les vaisseaux ne subiraient aucun retard dans le passage du canal Cornwall. On ne nous demanderait pas aujourd'hui un crédit de $150,000, pour réparer la rupture, car il est probable qu'il n'y en aurait pas eu ; les vaisseaux auraient pu descendre jusqu'à la digue de l'île Sheik, passer par cette écluse dans le Saint-Laurent en continuant leur route, épargnant le temps considérable qu'ils prennent aujourd'hui à passer par les cinq écluses. On trouvera ce que j'ai dit alors à la page 14137 du hansard de 1903.

Si j'en crois les navigateurs, on pourrait s'épagner une heure ou deux en ayant une écluse à cet endroit, ce qui permettrait de pénétrer dans le Saint-Laurent sans descendre jusqu'à l'extrémité est du canal en passant per trois écluses. On pourrait aussi de la sorte entrer dans le canal au pied du barrage, et passer par le canal Cornwall en fort peu de temps. Les navigateurs m'ont assuré qu'on s'épagnerait ainsi non seulement beaucoup de frais, mais aussi beaucoup de temps.

Cette écluse n'aurait pas coûté bien cher et se serait payée elle-même avec les revenus depuis 1904. C'est exactement le projet que l'on propose aujourd'hui. On veut construire une écluse ou des écluses à l'endroit où ce barrage sera fait de façon à ce que les bateaux passant par l'île Sheik puissent entrer dans le Saint-Laurent ce qui épargnera du temps et de l'argent. C'est une question de la plus haute importance pour tout le pays environnant, mais elle ne doit pas en aucune manière m'influencer ou influencer aucun autre membre de cette Chambre en faveur de ce projet, s'il n'est pas praticable et s'il doit de quelque façon nuire à la navigation. Quelles sont les objections que nous y trouvons? Mon honorable ami a dit qu'aucun ingénieur n'avait pu découvrir encore quel effet ces travaux auraient sur la navigation. Je demanderai à mon honorable ami de lire les rapports des ingénieurs qui ont étudié la question plus à fond, et qui disent que non seulement l'exécution de ces travaux ne nuirait en aucune manière à la navigation, mais qu'au contraire elle lui viendrait en aide.

On apporte une ou deux objections à ce projet. L'une est qu'elle empêchera certains bateaux qui transportent les touristes de sauter le rapide du Long-Sault. J'admets immédiatement que tel sera le résultat. Pendant quatre mois à peu près un certain nombre de bateaux-touristes descendent les rapides du Long-Sault. On nous dit que l'on va détruire le panorama de cette région. Que dit à ce sujet un ingénieur éminent ? Il dit : " Voyez la grande digue sur le Nil. Je crois qu'on l'appelle la digue Assouan ; cette digue amène tous les ans un grand nombre de touristes pour en admirer les beautés. C'est peut-être la plus grande digue du monde ".

Lorsque la digue projetée sera construite sur le Saint-Laurent elle sera la plus grande au monde et offrira autant de beautés que les rapides du Long-Sault. Mais le Long-Sault n'est pas le seul rapide que nous avons. Il y a toute une série de rapides le long du Saint-Laurent, et un grand nombre de bateaux les sautent en descendant à Montréal. On nous dit en outre que la digue projetée aura l'effet de faire refouler l'eau sur les terres à l'ouest du canal de Cornwall. Que disent les ingénieurs à ce sujet? Les ingénieurs disent que la digue fera refouler l'eau jusqu'au canal de Farran's-Point, et ils disent aussi qu'en ce qui concerne Morrisburg l'effet sera pratiquement nul.

M. SAM. HUGHES : A combien de milles de distance sera cette digue?

M. PRINGLE : Elle sera éloignée de 15 ou 16 milles. Il y a entre Morrisburg et

l'endroit où cette digue sera construite une différence de niveau de 13 à 16 pieds. Nous avons entre Morrisburg et le Long-Sault un petit rapide en face de Farran's-Point, et les ingénieurs disent que la construction de la digue ferait disparaître pratiquement ce rapide, qui est aujourd'hui d'un grand inconvénient à la navigation parce que les bateaux qui vont à l'ouest sont obligés de passer par le canal de Farran's-Point au lieu de suivre le fleuve comme ils pourraient le faire, car il leur est impossible de remonter avec de fortes cargaisons le courant de ce rapide.

Cela ferait disparaître cet inconvénient. Du moment qu'un bateau entrerait dans les eaux de la digue il ne rencontrerait plus de courant jusqu'à Morrisburg où il prendrait le canal de Morrisburg.

Je demande pardon à la Chambre, car je sais que notre temps est court, mais cette question ne peut être discutée intelligemment en quinze ou vingt minutes. Il y a déjà assez longtemps que je n'ai parlé dans cette Chambre, et cette question est très importante. Pour ma part je ne vois pas la nécessité de la discuter plus longuement dans le moment parce que je suis bien convaincu que le Gouvernement ne voudrait pas conclure aucun traité pour la construction de cette digue avant d'avoir reçu le rapport de la section canadienne de la commission des eaux limitrophes, et ne voudrait rien soumettre à la Chambre avant que nous soyions en état de discuter la question à fond.

Mon honorable ami a parlé de chenaux. Aujourd'hui tout le côté sud de l'île Barnhard comprend le chenal américain qui est pratiquement le seul chenal navigable ; 95 pour 100 de l'eau du fleuve coule dans ce chenal et 5 pour 100 seulement dans le chenal international, qui est le chenal entre l'île Barnhard et la rive canadienne. La construction de cette digue aura pour effet d'envoyer la moitié de l'eau sur le côté canadien et l'autre moitié sur le côté américain.

Il est bien bon de parler des beautés du fleuve Saint-Laurent. Personne n'apprécie plus que moi la majesté des rapides du Long-Sault, mais je crois qu'il restera encore de grandes beautés à cet endroit après la construction de cette digue, et nous aurons en plus des centaines de milliers de forces électriques que pourront utiliser les manufactures sur le côté canadien. Il n'y a aucun doute qu'il y a sur le côté américain un grand développement de forces hydrauliques ; on en bénéficie déjà. La " Long Sault Power Company " a des usines à Messira.

Quel a été le résultat ? Une des plus grandes manufactures des Etats-Unis, la Pittsburg Reduction Company a établi des usines immenses à cet endroit. Aujourd'hui elle vient à nous ; je suis allé moi-même visiter l'endroit avec les représentants de cette compagnie, car je désirais la voir établir ses usines de notre côté. Elle a examiné le projet de la St. Lawrence Power Company, mais a constaté qu'il n'était pas possible d'obtenir plus de force aujourd'hui sans faire des dépenses énormes et elle a repoussé le projet. Elle a établi sa branche canadienne aux chutes Shawinigan, et a construit une de ses usines américaines juste en face de nous. Nous aurions voulu avoir cette industrie chez nous et nous l'aurions eue si nous avions eu la force motrice nécessaire. L'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) a parlé beaucoup contre la St. Lawrence Power Company. C'est une des meilleures entreprises dans l'est d'Ontario.

M. J. D. REID : C'est la compagnie qui fait le plus fort raclage dans le pays.

M. PRINGLE : Je ne discute pas les marchés qui ont été déjà longuement discutés. Je n'en connais rien. Je sais que nous avons retiré d'énormes bénéfices de cette entreprise. Il y a qeulques années seulement une de nos filatures a été obligée de fermer ses portes. On a pu les faire ouvrir grâce à l'énergie électrique, et aujourd'hui cette compagnie emploie entre 300 à 400 personnes dans différentes industries et à cause de la force motrice disponible d'autres manufactures se sont aussi établies chez nous.

Nous souffrons en hiver à Cornwall des inondations causées par le frasil qui se forme dans les rapides et devient solide en passant sous la glace et la force à se mettre en mouvement. Le résultat a été que des parties de la ville ont été inondées et que les manufactures n'ont pu travailler pendant des semaines. Une des plus grandes filatures de coton a été inondée. Les propriétaires de ces manufactures désirent naturellement que la digue proposée soit construite. Pourvu qu'elle ne gêne en aucune façon la navigation du Saint-Laurent. Ils savent d'après les rapports des ingénieurs que le résultat serait de faire disparaître les inondations en hiver. L'eau serait refoulée et serait presque au même niveau avec l'écluse ; -elle gèlerait en un bloc solide, laissant passer un cours d'eau naturel au-dessus de la digue, sans aucun danger d'inondation comme dans les années passées. Le Gouvernement a été obligé une fois de venir à l'aide des personnes qui avaient souffert dans une de ces fortes inondations.

On dit que la section américaine de la commission des eaux limitrophes avait fait un rapport favorable à ce projet.

S'ils ont agi ainsi, ce n'est qu'après avoir étudié le plus soigneusement possible cette question. Quand les membres de la section canadienne de la commission des eaux limitrophes ont dit à M. Calvin, à la compagnie de navigation Richelieu et On-

tario et à d'autres personnes qui combattaient ce projet : Mentionnez-nous un ingénieur, nous le chargerons d'étudier cette question et nous verrons quel sera son rapport, ils n'assumaient pas la responsabilité du choix d'un ingénieur parce qu'on ne trouverait pas un seul homme versé dans la science du génie civil pour corroborer les dires de certaines gens que la construction de cette digue diminuerait le niveau de l'eau à l'est de Cornwall. Quelques ingénieurs ont été même jusqu'à dire que le fleuve n'aurait plus son niveau normal jusqu'à Montréal même, mais cela était tellement ridicule que les personnes qui énonçaient cette idée n'ont pu trouver d'ingénieur pour corroborer leur opinion. Voici quel serait le résultat de cette disposition: au lieu d'un déversement de 5 p. 100 des eaux du Saint-Laurent du côté canadien de ce fleuve, nous pourrions compter sur un approvisionnement d'eau de 80 p. 100, ce qui aurait pour résultat de nous fournir une puissance presque illimitée, que nous pourrions développer, puissance qui nous manque absolument à l'heure qu'il est. On ne doit pas s'étonner que certaines compagnies à la recherche d'avantages semblables mettent des entraves à la réalisation de ce projet. Le développement de ces puissances hydrauliques produirait des résultats appréciables pour tout l'est de l'Ontario, et pour le comté de Dundas, représenté par mon honorable ami (M. Broder).

Le ministre des Chemins fer et Canaux a combattu cette entreprise ; n'empêche que Brockville, qui en a plus besoin que d'autres localités de l'Ontario, bénéficierait de la réalisation de cette idée. Je n'ai pas voulu parler de tout cela avant aujourd'hui, parce que j'estimais que la Chambre ne possédait pas tous les renseignements voulus pour discuter cette question ; mais puisque l'honorable représentant de Dundas combat ce projet aux derniers jours de la session, je crois que l'intérêt de la population de l'est de l'Ontario, spécialement celui du comté de Stormont, si ce projet ne nuit pas à la navigation, mais au contraire la favorise, exige que le Gouvernement étudie très sérieusement cette question et se procure tous les renseignements possible avant de s'engager par convention ou autrement à permettre la construction de cette digue.

Je comprends qu'il faudra la permission du gouvernement des Etats-Unis et de celui du Canada avant que cet ouvrage s'exécute, mais il me semble qu'on ne devrait rien faire avant d'avoir consulté le Parlement.

M. J. D. REID (Grenville) : Je proteste énergiquement contre la construction de cet ouvrage. Il serait tout à fait injuste d'exécuter ces travaux qui marqueront la fin de la navigation du Saint-Laurent. L'honorable député de Cornwall (M. Pringle) ne m'approuve pas, parce que j'ai condamné la St. Lawrence Power Company. Je ne trouve pas à redire contre cette dernière

en tant que corporation. J'ai blâmé la convention faite par le Gouvernement et cette compagnie pour une durée de quatre-vingt-neuf ans, convention onéreuse, à mon point de vue, si l'on considère que le prix payé par l'Etat à cette compagnie est simplement absurde. Un projet de cette envergure affecte tellement tous les intérêts maritimes du pays que, à mon sens, le Gouvernement ne devrait rien décider avant d'avoir soumis au Parlement toute la question. Je me lève simplement pour demander au premier ministre s'il peut trouver le moyen de nous promettre que décision ne sera prise dans le sens d'accorder une charte à une compagnie autorisant cette dernière à endiguer le Saint-Laurent, avant que le Parlement ait été saisi de tous les détails de cette entreprise. Le très honorable leader de la Chambre disait, il y a quelques mois, que rien ne serait décidé avant que les intéressés aient eu l'occasion d'être entendus. M'est avis que nous devrions avoir cet avantage ici même ; si le premier ministre vouait s'engager dans ce sens, je ne crois qas qu'il y aurait raison de retenir la Chambre plus longtemps à cette phase de la session, vu que le sujet pourrait être discuté à nouveau quand le Parlement se réunira.

L'hon. M. GRAHAM: Connaissant parfaitement ce qui fait l'objet de cette discussion je suis grandement tenté de faire un discours, mais je vais résister à la tentation. Ce sujet a été soumis au département depuis des mois ; on l'a débattu devant certains membres du Gouvernement—le premier ministre, je crois, le ministre des Travaux publics et moi-même. Mais il est tellement important qu'on ne peut en arriver à une conclusion sans l'avoir mûri sérieusement. Le Gouvernement constatant que cette question intéressait spécialement trois ministères, celui de la Marine, celui des Travaux publics et celui des Chemins de fer et des Canaux, a nommé l'ingénieur en chef de chacun de ces départements pour former à eux trois un comité chargé de s'enquérir de cette matière au point de vue de l'intérêt de leurs ministères respectifs. Cette commission n'a pas encore soumis aux départements intéressés le résultat de son enquête ; le temps lui a manqué pour cela. En résumé, la question est tellement importante —elle présente deux aspects—qu'avant d'agir, il faudra y apporter l'étude la plus sérieuse. Le Gouvernement ne se propose d'engager le pays relativement à ce projet, tant que le Parlement n'aura pas eu toute l'occasion voulue de discuter, d'approuver ou de désapprouver cette idée.

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

Service de steamers entre le Canada et l'Australie, $180,509.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Il ne s'agit pas d'un nouveau

service, mais le budget principal ne contenait pas ce crédit vu les négociations entamées à propos de cette entreprise.

M. BERGERON : Mon honorable ami connaît-il le nom de la compagnie qui fait ce service?

L'hon. M. FIELDING : C'est la même compagnie. Je crois qu'on la désigne sous le nom de la "Union Steamship Company", dont sir James Mills est le gérant.

M. BERGERON : C'est une compagnie anglaise?

L'hon. M. FIELDING : Oui, son siège social est à Londres.

Crédits supplémentaires requis pour service entre le Canada, le Japon et le Chine, $48,-666.66.

L'hon. M. FIELDING : Il s'agit d'un rajustement à propos du service avec le gouvernement impérial, d'après lequel nous sommes obligés de payer une somme additionnelle.

Pour pourvoir aux appointements d'un inspecteur des bureaux de poste, d'un sous-inspecteur et de trois commis à North-Bay (Ont,), $5,000.

M. BENNETT : Se trouverait-il à cet endroit un bureau pour le personnel?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Oui.

M. DANIEL : Qui doit remplir la fonction de sous-inspecteur des bureaux de poste du Nouveau-Brunswick ?

L'hon. M. LEMIEUX : C'est question d'avancement ; nulle décision n'a été prise, mais avant quelques jours ce fonctionnaire aura été choisi.

M. DANIEL : L'honorable ministre a-t-il nommé le successeur de feu M. Ryan?

L'hon. M. LEMIEUX : Cette nomination ne saurait tarder. M. G. Gross, le fonctionnaire senior, un ancien et fidèle employé, sera nommé.

M. J. D. REID : Je croyais avoir lu que M. Hawlein devait être mis à sa retraite.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui ; ce fonctionnaire a été nommé avant la confédération, et à maintes reprises il a demandé qu'on le mît à sa retraite. Il a rempli très fidèlement sa fonction, mais cette dernière exige maintenant les services d'un homme plus jeune.

M. FOWLER : J'ai reçu une lettre d'un de mes électeurs qui transporte le courrier et qui se plaint de ne pas avoir été traité avec justice par le département, je veux parler de M. Gibbons dont la réclamation date de trois ans. Il avait l'entreprise du transport des dépêches et il se rendait jusqu'à Clifton, à 10 ou 14 milles plus loin que l'endroit où la convention l'obligeait d'aller. Il réclama plus de $100, et le département lui offrit $28, offre qu'il repoussa avec indignation.

L'hon. M. PUGSLEY : Il y a quelque temps j'insistais fortement auprès du prédécesseur de mon honorable collègue pour qu'il réglât cette réclamation.

M. FOWLER : Cette question est revenue devant le département à différentes reprises. Je crains bien que le ministre des Travaux publics n'ait pas insisté avec sa vigueur habituelle, car autrement cette réclamation aurait été acquittée depuis longtemps.

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai insisté très fortement.

M. FOWLER : Je suis convaincu que si les faits étaient exposés au directeur général des Postes, il reconnaîtrait combien cette réclamation est juste. Un département dont l'excédent de recettes augmente sans cesse n'a pas besoin des services de personne, s'il ne veut pas les rémunérer.

L'hon. M. LEMIEUX : Si l'honorable député veut me soumettre cette réclamation, je l'étudierai avec toute l'attention possible.

M. STAPLES : Qu'a décidé l'honorable ministre au sujet de l'établissement d'un bureau de poste à Saint-Charles? La population intéressée désire vivement cette amélioration, si j'en juge d'après les nombreuses lettres que je reçois à ce sujet.

L'hon. M. LEMIEUX : Il y a quelques semaines, j'établissais un bureau de poste à la demande de la population de cette localité, choisissant à cette fin ce que je considérais être le meilleur endroit possible, c'est-à-dire une maison près de l'église. Mais j'ai reçu depuis une protestation de la part de certaines personnes qui disent que cet endroit-là n'est pas convenable. Il y a divergence d'opinion sur ce point parmi les citoyens intéressés. J'ai écrit à l'inspecteur, M. McLeod, à Wininpeg, lui demandant de choisir l'endroit où devra se trouver ce bureau de poste.

M. STAPLES : Cela dépendra de l'inspecteur?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui, c'est lui qui fera le choix.

M. FOWLER : J'ai trouvé la lettre dont je parlais. Mon correspondant me dit :

On m'a fait transporteer tous les jours, durant un mois, le sac des dépêches depuis Clifton, et, durant un certain temps, celui de Long's-Cove. Depuis trois ans l'inspecteur avait reçu un chèque au montant de $111.43 à mon ordre.

L'inspecteur, c'est M. Colter, de Saint-Jean.

Je n'étais pas satisfait de cela, au contraire, et j'exigeais $124; j'ai envoyé ma réclamation

au sous-directeur général des Postes, mais je n'en ai plus entendu parler.

L'hon. M. LEMIEUX : Peut-être le sous-directeur général était-il absent quand cette réclamation fut envoyée. Il a obtenu un congé de quatre mois. Je verrai à ce que les documents me soient soumis et à ce que justice soit rendue.

M. FOWLER : Cela veut dire que vous enverrez le chèque immédiatement ?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui, si la réclamation est valable.

M. WHITE : Le département a-t-il pris une décision quant à l'établissement d'un bureau de poste à Graham-Station ?

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai demandé à l'inspecteur de préparer un nouveau rapport, vu qu'il existe des déclarations contradictoires au sujet de ce bureau de poste. Je suis sûr que la distance nous donne raison d'établir un bureau de poste à cet endroit, mais je m'en tiendrai au rapport de l'inspecteur.

M. CROCKET : Le département ne publie-t-il pas mensuellement une circulaire indiquant les nouveaux bureaux de poste établis pendant le mois ainsi que les changements faits dans les bureaux qui existent déjà ?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. CROCKET : Pourquoi ces circulaires ne sont-elles pas adressées aux membres de cette Chambre qui pourraient en bénéficier ?

L'hon. M. LEMIEUX : Je verrai à ce qu'il en soit ainsi.

M. LENNOX : A Barrie, il y a deux bureaux de poste, l'un dans l'ancienne partie de la ville, et l'autre à Allendale, dont il porte le nom. Si je ne me trompe, les lettres sont transmises d'un bureau de poste à l'autre, mais il faut qu'elles portent un timbre de 2 cents. J'ai appelé, il y a quelque temps déjà, l'attention du directeur général des Postes sur ce fait et, si je me rappelle bien, il a dit alors que l'affaire serait réglée quand le projet de loi qu'il présentait à la Chambre serait adopté. J'ai ici une lettre que j'ai communiquée à l'honorable ministre et qui est signée par un de mes électeurs, non pas un ami politique, je regrette de le dire ; cet homme me demandait de m'enquérir au sujet de cette question. Il me disait dans cette lettre que le maître de poste de Barrie l'informait qu'il n'avait pas encore reçu d'instructions à cet égard, et que le port des lettres reste toujours à 2 cents.

L'hon. M. LEMIEUX : Le tarif d'un cent pour les lettres de la petite poste sera en vigueur dès que le projet de loi adopté sera sanctionné.

Divers.—Montant requis pour payer les résidents chinois de Vancouver, lors des émeutes survenues à Vancouver en septembre 1907, et frais judiciaires relevant de l'enquête au sujet de ces émeutes, $26,990.

M. BERGERON : Acquitterons-nous des dommages de ce genre chaque fois qu'il surviendra une rixe entre blancs et Chinois à Vancouver ?

L'hon. M. LEMIEUX : La leçon a été bonne ; j'espère qu'elle sera la dernière.

M. DANIEL : A combien s'élèvent les frais judiciaires ?

L'hon. M. LEMIEUX : A environ $1,000.

M. KEMP : Cette question-là ne concerne-t-elle pas la municipalité ? S'il se produisait une émeute à Ottawa ou à Montréal, le conseil municipal de l'une ou de l'autre de ces villes ne devrait-il pas payer les dommages ?

L'hon. M. LEMIEUX : Le cas est différent. Je ne veux pas excuser les actes qui se sont produits en septembre dernier, mais mon honorable ami comprendra que le cas actuel diffère complètement d'une émeute qui se produit, disons, à Ottawa, où il n'y a qu'une seule nationalité en présence, puisque nous sommes tous des Canadiens. Mais celles qui se sont produites à Vancouver ont été préparées, je regrette de le dire, non pas par des citoyens de ce pays, mais par des étrangers...

M. SAM. HUGHES : Des Yankees galvanisés.

L'hon. M. LEMIEUX : ... et elles étaient dirigéees contre d'autres étrangers. Ces derniers se sont adressés à leurs gouvernements respectifs pour obtenir réparation et compensation pour les pertes qu'ils avaient subies. Nous avons cru, dans les circonstances, que le Gouvernement devrait voir à ce que ce montant fût payé. J'espère que le pays ne sera plus témoin d'émeutes de ce genre.

M. BERGERON : Payons-nous compensation pour les maisons endommagées, pour les carreaux brisés, pour autres dommages de ce genre ?

L'hon. M. LEMIEUX : Si l'honorable député (M. Bergeron) veut lire le rapport que j'ai déposé sur le bureau, il y a quelque temps déjà, et qui traite des réclamations des Chinois et de celles des Japonais, il constatera que toute cette question a été étudiée dans ses moindres détails. M. King s'est rendu à Vancouver pour tenir une enquête. Il pouvait compter sur l'aide d'un avocat qui représentait le Gouvernement canadien ; d'autres avocats agissaient au nom des gouvernements chinois et nippon. On n'a acquitté aucune réclamation qui ne fût pas fondée.

M. BERGERON : Va sans dire ; mais si ces gens prennent plaisir à ce jeu-là et s'ils organisent de nouvelles émeutes, le

gouvernement du Canada devrait-il payer les pots cassés ?

L'hon. M. LEMIEUX : M'est avis que le cas actuel est une exception.

M. FOWLER : La taxe perçue sur tout Chinois qui entre au pays ne revient-elle pas au Trésor ?

L'hon. M. FIELDING : La moitié seulement ; le reste va au gouvernement provincial.

M. FOWLER : J'allais dire que si le Gouvernement reçoit cette taxe, il est simplement raisonnable qu'il acquitte ces réclamations.

M. SAM. HUGHES : Si le Gouvernement impose une taxe de $500 à tout Chinois qui arrive au Canada pourquoi ne taxerait-il pas également ces Yankees galvanisés, ces anarchistes qui pénètrent dans notre pays ?

Dépenses de la commission royale ayant reçu mission de s'enquérir des pertes et dommages subis par la population chinoise de la ville de Vancouver, lors des émeutes survenues en septembre 1907. (Paiements pour services rendus peuvent être faits à tout membre quelconque du service civil, nonobstant les dispositions de la loi du service civil), $1,165.

M. DANIEL : Il s'agit des appointements ?

L'hon. M. LEMIEUX : D'acquitter les dépenses de l'enquête—frais de sténographie, de dactylographie, et le reste.

Dépenses de la commission royale ayant reçu mission de s'enquérir des méthodes par lesquelles des ouvriers ont été engagés à venir au Canada. (Paiements pour services rendus peuvent être faits à tout membre quelconque du service civil, nonobstant les dispositions de la loi du service civil), $3,611.

M. SAM. HUGHES : Cette commission a-t-elle réussi à établir que M. W. C. R. Preston avait engagé ces Orientaux à venir s'établir au Canada ?

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai plaisir à assurer à mon honorable ami (M. Sam. Hughes) que M. Preston n'a rien eu à faire dans cette émigration d'Orientaux au Canada. Au contraire. J'ai rencontré M. Preston au Japon et je puis dire qu'il nous rend des services considérables sous ce rapport de même que sous celui du commerce. C'est un fonctionnaire assidu à son travail qui est des plus efficaces.

Montant requis pour dépenses de la commission royale chargée de s'enquérir des différends industriels se rattachant à l'industrie cotonnière dans la province de Québec, $2,000.

M. BERGERON : Quel est le travail de cette commission ? Mon honorable ami voudrait-il me renseigner sur la procédure que le commissaire suivra ?

L'hon. M. LEMIEUX : La commission a inauguré ses séances à Montréal, aujourd'hui, si j'en crois le "Star" de cette dernière ville ; plusieurs témoins ont été assignés et M. King entend la preuve. L'honorable député se rappellera les circonstances qui ont nécessité la nomination de cette commission. Au cours du mois de mai, une grève s'est produite à différents endroits de la province de Québec, à Montmorency, à Valleyfield, dans le comté que représente mon honorable ami (M. Bergeron), à Magog et à Montréal. On s'est adressé à moi me demandant, en ma qualité de ministre du Travail, d'intervenir entre les propriétaires des filatures et leurs ouvriers. Je me suis contenté de promettre aux employés que s'ils retournaient à l'ouvrage et acceptaient le statu quo, je nommerais une commission. Les ouvriers me dirent : Nous ne savons que faire. Depuis un mois on nous dit que nos salaires sont diminués de 10 p. 100 et nous ne savons pas si l'état de l'industrie du coton au point de vue des finances est tel qu'il justifie cette diminution ; c'est pourquoi nous demandons au Gouvernement de nommer une commission qui s'enquerra de tous ces détails. Je n'ai pas fait de promesses, mais je revins à Ottawa pour soumettre le cas à mes collègues du cabinet. Il fut décidé qu'on nommerait M. Mackenzie King, qui avait beaucoup d'expérience dans ces questions, pour tenir une enquête. Son travail se limitera à la province de Québec. M. King s'assurera s'il est vrai que les salaires ont été forcément diminués par suite d'un surcroît de production, ainsi qu'on le prétend.

M. BERGERON : Plusieurs délégués des ouvriers ont eu une entrevue avec l'honorable ministre à Montréal, je crois. Que lui ont-ils dit et quelle réponse leur a-t-il donnée ?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne me rappelle pas exactement la réponse que j'ai faite. Mais ces délégués m'ont exposé qu'il y avait eu deux diminutions de salaires dans l'espace de cinq ou six mois, diminutions représentant 10 p. 100 dans chaque cas ; ils m'ont cité les faits et les chiffres.

Ils m'ont fait voir que la moyenne des salaires que recevaient les ouvriers des filatures de Montréal étaient de $10 ou de $11 par semaine, y compris les hommes, les femmes et les enfants. J'ai cru que ce salaire n'était pas très élevé, vu les temps prospères que traverse le pays. Ils m'ont exposé que certains ouvriers de ces filatures, même des artisans, ne recevaient que $5 par semaine. Les délégués représentaient environ 5,000 ouvriers ; ils m'ont dit qu'ils accepteraient les conditions offertes par les propriétaires des filatures et qu'ils retourneraient au travail, si le Gouvernement nommait une commission pour s'enquérir de tout ce qui se rapportait à la question et pour s'assurer s'il était vrai que le marché du coton fût encombré de façon à donner raison aux patrons de diminuer les salaires de leurs employés.

M. BERGERON : Quelle espèce d'enquête tient M. King ? Il y a quelque temps, si je ne me trompe, mon honorable ami disait que M. King ou qu'un autre commissaire demanderaient à la compagnie de lui montrer ses livres et de lui faire connaître le fonds qu'elle avait en magasin, de même que tous les détails se rapportant généralement à l'état financier de la compagnie, et si cette dernière pouvait payer à ses employés des salaires plus élevés. J'ai dit alors à l'honorable ministre que je ne croyais pas que le commissaire pût forcer la compagnie à produire ses livres, et c'est encore mon avis. Je demanderais à mon honorable ami de dire comment M. King peut forcer l'une ou l'autre des compagnies intéressées à déposer ses livres et de démontrer si, d'après l'état de ses affaires, elle peut payer des salaires plus élevés que ceux qu'elle refuse aujourd'hui à ses employés.

L'hon. M. LEMIEUX : Les compagnies ne seront pas obligées de payer des salaires plus élevés, même s'il est prouvé d'après leurs livres qu'elles ont les ressources pour le faire. Mais cette enquête permettra au peuple de connaître qui a raison ou qui a tort. L'honorable député met en doute le pouvoir de M. King d'examiner les livres. A mon sens, il se trompe, parce que M. King est nommé sous le grand sceau ; il a une commisson du roi et elle l'autorise à faire une enquête dans les livres de cette compagnie.

M. SAM. HUGHES : La commission de M. King lui donne-t-elle le pouvoir de s'enquérir des relations qui pourraient exister entre l'industrie cotonnière au Canada et celle qui se développe dans d'autres pays, et d'étudier si le tarif canadien est assez élevé pour protéger notre industrie à ce point-là ? Le ministre des Finances pourrait peut-être me répondre. M. King a-t-il le pouvoir de rechercher quel est l'effet du tarif sur les industries canadiennes ?

L'hon. M. FIELDING : Non.

M. SAM. HUGHES : C'est là toute la question.

L'hon. M. FIELDING : C'est question d'opinion; des gens prétendent le contraire.

M. BERGERON : L'industrie du coton passe par une crise à l'heure qu'il est. Je connais mieux ce qui se rapporte à cette industrie que ce qui a trait à la fabrication des lainages ; je sais, cependant, que dans mon comté cette dernière va cesser cette semaine pour ne recommencer que si le tarif est modifié. L'industrie cotonnière a servi aux politiqueurs de thème à propagande. Un nommé Paquette joue le premier rôle à Montréal dans le but d'aider le parti ministériel. Il est devenu l'un des chefs de ces ouvriers à qui il a fait croire qu'il jouissait d'une influence illimitée. Mais il s'est trompé la dernière fois, parce qu'il croyait que les élections auraient lieu l'automne suivant. Son attente a été déçue. N'empêche qu'il avait réussi une fois et que c'est moi qui fus la victime. Les ouvriers furent trompés ; je subis une défaite et un autre fut élu à ma place.

Mais je veux appeler l'attention de la Chambre sur les faits suivants. Lors des dernières difficultés, quelques employés seulement quittèrent l'ouvrage. C'étaient, si je ne me trompe, ceux qu'on désigne sous le nom de fileurs au métier, et qui fournissent la matière nécessaire au travail d'un grand nombre d'autres ouvriers ; d'où suit que ces derniers se trouvent inoccupés si les premiers se mettent en grève. Mais les autres employés n'étaient pas prêts à suivre cet exemple ; ils s'inquiétèrent. Le gérant des filatures leur avait dit bien candidement qu'il ne leur paierait pas les salaires qu'ils recevaient alors. Je dois dire qu'il y a environ un an, ce nommé Paquette a soulevé une grève ; les patrons qui venaient de recevoir des commandes de l'Ouest, avaient besoin de toute la main-d'œuvre disponible. C'est alors qu'on les prit à la gorge et qu'on les obligea à payer 25 pour 100 de plus quant aux gages. Survint un changement ; les commandes furent révoquées par tout le Canada, et les manufacturiers furent obligés de dire, en agissant très honnêtement, qu'ils ne pouvaient continuer à payer ces salaires-là et à exploiter leurs filatnres, à moins d'opérer une diminution de salaires de 10 pour 100. Mais les ouvriers n'ajoutèrent aucune foi à ces paroles, parce que les agitateurs leur disaient que tout cela était faux.

Aussi quand les fileurs au métier se mirent en grève—il y en avait environ une centaine au nombre des grévistes—les moulins furent fermés et les ouvriers manquèrent d'ouvrage. Il y avait un excédent de production ; les magasins étaient remplis de marchandises ; les commandes avaient été révoquées et la grève n'aurait pu se produire à une époque plus favorable pour les employés. Cela se passait au cours des dernières élections provinciales. Je tiens responsables de cet état de choses les politiciens libéraux et j'estime que le ministre du Travail doit partager cette responsabilité. Il avait donné à entendre à ces ouvriers qu'une commission d'enquête serait nommée pour régler cette question ; que le commissaire se rendrait à la manufacture pour constater, après examen des livres, si la compagnie était en état de payer aux ouvriers ce que ces derniers demandaient. Cette attitude était très malheureuse, en réalité. Mon honorable ami sait que la loi concernant les enquêtes adoptée à la dernière session lui donne le droit de forcer toutes les corporations qui exploitent les services d'utilité publique de faire connaître l'état de leurs affaires, mais qu'il ne peut invoquer ce privilège dans le cas d'une cor-

poration particulière ni demander à cette dernière qu'elle lui permette d'examiner ses livres. Les ouvriers eurent confiance en la déclaration de mon honorable ami qui leur promettait de s'intéresser à leur sort ; ils ne retournèrent à l'ouvrage qu'au bout de trois semaines, ce qui représentait une perte d'environ $150,000 en gages et autrement. Quand j'ai appris par les journaux qu'une commission d'enquête avait été instituée, j'ai compris immédiatement que cela était inutile. Que M. King soit nommé sous le grand sceau du Canada, même sous une vingtaine de sceaux semblables, cela ne lui permettait pas, d'après la loi, d'obliger une compagnie à lui faire voir ses livres si elle refuse. Il faut être honnête en cela. Ce dont se plaignent les industries cotonnière et textile, c'est du tarif. Mon honorable ami (M. Fielding) sait parfaitement qu'il se trouve en arrière de lui des députés qui, depuis dix jours, l'ont fatigué de leurs demandes en faveur d'un remaniement du tarif sous certains rapports. Il arrive au Canada du coton pour un montant d'environ $14,000,000, et des lainages représentant $10,000,000 ; cette importation nuit aux ouvriers du pays.

Qu'on nomme tous les commissaires possibles, qu'on promène le grand sceau de la couronne d'un bout à l'autre du Canada, n'empêche qu'il faut protéger les industries qui ne peuvent soutenir la concurrence contre les produits de la main-d'œuvre étrangère. On ne peut donner $2 par jour à un tisserand et espérer qu'il pourra rivaliser avec un ouvrier anglais qui, dans son pays, travaille à 60 cents par jour. En outre, nous accordons une préférence qui encourage les fabricants anglais à nous expédier leur coton. Aujourd'hui les filatures du Canada sont à peine tolérées. Elles peuvent fermer leurs portes d'une minute à l'autre, parce qu'elles ne font pas d'argent. On ne peut s'attendre à ce que des gens placent leur argent dans des industries, à seule fin de perdre leurs capitaux. Il s'agit exclusivement d'une question de tarif, et la nomination de cette commission d'enquête n'a pour but que de jeter de la poudre aux yeux de ces ouvriers. Mieux eût valu pour le ministre dire à ces gens : Impossible de faire quelque chose pour vous ; vous devez vous adresser à vos patrons qui décideront ; s'ils peuvent augmenter vos salaires, ils le feront ; dans le cas contraire, nous n'y pouvons rien.

L'hon. M. LEMIEUX : Il va sans dire que je n'entends pas discuter la question de protection ; la session est trop avancée pour qu'on s'occupe de détails tarifaires. Si, tel que le prétend l'honorable député, cette commission n'avait été qu'un leurre, qu'elle n'avait été instituée que pour jeter de la poudre aux yeux du public, pourquoi ne l'aurais-je pas instituée pendant la dernière campagne provinciale du mois de mai? Ce n'est pas là ce que j'ai fait.

Il est de mon devoir, en ma qualité de ministre du Travail, de m'enquérir sur tous les différends qui surgiront entre les patrons et les ouvriers. La loi m'accorde ce pouvoir-là. Oui, je dois voir à ce que ces difficultés entre le capital et le travail se règlent. Dans le cas qui nous occupe, 6,000 ouvriers en grève se promenaient par les rues de Montréal, de Valleyfield, de Magog et d'un village situé aux alentours de Québec. Tous se plaignaient amèrement de la diminution de salaires qu'on leur imposait ; ils la trouvaient trop radicale. Ils ne pouvaient accepter cet état de choses. Je dis qu'on la leur avait "imposée". Je me demande si les circonstances exigeaient ou non cette diminution.

M. BERGERON : Si les manufacturiers ne peuvent payer plus cher à leurs ouvriers, qu'allez-vous faire ?

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai entendu les deux versions, celle de M. Gordon, de Montréal, et celle de M. Simpson, de Valleyfield.

M. KEMP : Répétez-nous ce qu'ils vous ont dit.

L'hon. LEMIEUX : Ils ont dit que c'était une question de tarif. De leur côté, les ouvriers disaient : La compagnie diminue nos gages, mais elle n'en continue pas moins à payer à ses actionnaires les mêmes dividendes et même des dividendes augmentés. Je ne dis pas que cela est vrai. Je ne me suis enquis personnellement de ces détails que d'une façon générale. Mais, monsieur l'Orateur, n'était-il pas de mon devoir, en ma qualité de ministre du Travail, de dire à ces 6,000 hommes qui processionnaient par les rues : Retournez à votre ouvrage ; vos ressources ne vous permettent pas de continuer la grève ? J'ai conseillé aux pères de famille de reprendre le travail afin de gagner la vie de leur femme et de leurs enfants. Ils m'ont promis de retourner à l'atelier si l'on nommait une commission désintéressée pour s'enquérir des difficultés qui existaient entre eux et leurs patrons. La commission a été nommée. Nul n'est mieux qualifié pour cette tâche que le sous-ministre du Travail, M. King. Il procède à son enquête et nous verrons ce que sera son rapport.

Quelques DEPUTES : Adopté.

M. BERGERON : Mon honorable ami dit qu'il a eu un entretien avec ces gens et qu'il leur a personnellement conseillé de retourner à leur travail, leur promettant qu'une commission d'enquête serait nommée.

L'hon. M. LEMIEUX : Certes.

M. BERGERON : Cette commission ne fut pas nommée et voilà pourquoi les ouvriers ne sont pas revenus à l'ouvrage.

L'hon. M. LEMIEUX : La commission fut nommée.

M. BERGERON : Pas à ce temps-là.

L'hon. M. LEMIEUX : M. King était absent alors.

M. BERGERON : Si je ne me trompe, mon honorable ami a dit qu'il aurait pu nommer un autre commissaire.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. BERGERON : Et personne ne fut nommé alors ? Le résultat, c'est que ces ouvriers ne retournèrent pas à l'usine, ce qu'ils auraient fait si cette promesse avait été tenue. Ils ont attendu jusqu'au jour où la faim se fit sentir plus forte. Ils n'ajoutent plus foi aux paroles de l'honorable ministre ni à ce que leur ont dit des agitateurs qui, s'ils revenaient à Valleyfield, seraient jetés à la rivière. Ils ont repris l'ouvrage. Ils ne pouvaient rien obtenir du boucher ou de l'épicier pour manger ; ils sont revenus à l'usine solliciter du travail. Ils ne font plus partie de l'union maintenant, mais malheur à celui qui voudrait leur conseiller d'entrer dans une union aujourd'hui. Ils diraient : Nous voulons travailler, mais non pas mourir de faim. Le gérant leur a répondu : Je vais vous donner de l'ouvrage au prix que je puis vous accorder.

Mon honorable ami a dit que ces compagnies continuaient à payer des dividendes. Ces capitalistes ne peuvent risquer leur argent dans ces industries uniquement dans un but de charité publique. Non, ce qu'ils veulent, c'est réaliser des bénéfices de leur mise de fonds, et il est bon qu'il en soit ainsi. Quand des capitalistes bâtissent comme ils l'ont fait à Valleyfield, des usines dont le coût s'élève à $3,000,000, ce n'est ni dans un but de charité ni pour leur santé ; non, c'est parce qu'ils veulent réaliser des profits. S'ils échouent, ils ne peuvent employer de 3,000 à 4,000 hommes. M. Simpson, gérant de l'usine de Valleyfield leur a dit : Je vous accorderai le salaire le plus élevé possible dans les circonstances ; plus tard, si je le puis, j'augmenterai vos gages. Nous savons que sous le Gouvernement actuel il en coûte de 50 à 60 p. 100 plus cher à l'ouvrier pour vivre. L'artisan qui gagnait $1.50 par jour avant 1896, vivait mieux qu'aujourd'hui alors qu'il gagne $2 par jour. C'est le tarif qui est responsable de tout cet état de choses, et il vaut mieux dire cela que de suivre l'attitude prise par l'honorable ministre quand il a nommé cette commission. Le ministre des Finances sait qu'il y a en arrière de lui une foule de députés qui lui demandent de remanier le tarif quant à ce qui se rapporte à l'industrie des cotons et des lainages. Alors, pourquoi vouloir nous tromper ? Ces industries textiles ne peuvent prospérer au Canada, s'il ne s'opère pas de changement.

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami pourra opportunément comprendre dans son discours à ses amis de Valleyfield, cette déclaration que précisément, de l'autre côté de la frontière, aux Etats-Unis, terre bénie —si c'est là une bénédiction—d'un tarif plus élevé que celui que nous avons, l'industrie cotonnière se trouve plus paralysée qu'elle ne l'est au Canada.

M. BERGERON : Je ne nierai pas cela, mais les circonstances sont entièrement différentes. Mon honorable ami sait, ou s'il l'ignore, il devrait savoir que si nous n'avions pas importé des cotonnades pour une valeur de $14,000,000 et que si ces articles avaient été fabriqués au pays, nos fileurs continueraient à travailler aux prix qu'on accordait il y a deux ans.

L'hon. M. FIELDING : Cette théorie peut être discutée, certes, mais il est trop tard pour engager un débat là-dessus.

M. BLAIN : M. Mackenzie King reçoit-il des appointements spéciaux pour ce travail?

L'hon. M. LEMIEUX : Non, il ne reçoit que son traitement régulier.

M. KEMP : Quelles instructions a reçu M. King pour baser son enquête et la décision à laquelle il en arrivera? Doit-il envisager la question au point de vue du tarif et de celui des dividendes?

L'hon. M. LEMIEUX : On constatera, en lisant les journaux, qu'il a assigné non seulement les ouvriers mais encore les patrons. Plusieurs magnats de l'industrie textile se trouvaient à l'enquête ce matin à Montréal; on les a interrogés. Ils ont offert à M. King de lui montrer tout ce qui dans leurs livres pouvaient le renseigner. Il va sans dire que M. King agira suivant son jugement. Quoi qu'il en soit, il n'est pas appelé à se prononcer, mais à faire rapport de tous les renseignements qu'il récoltera au cours de son enquête.

Expérience de forages pour gaz, houille, pétrole, $35,000.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner certains renseignements sur les travaux de forage pour le pétrole?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : Nous avons encouragé ceux qui ont cherché le gaz près de Calgary, de même que les compagnies particulières de la Nouvelle-Ecosse qui font des forages pour la houille, n'ont pas été oubliés. Dans un cas, une de ces dernières avait creusé jusqu'à 1,000 pieds, et nous avons accordé $3 par pied au-dessous de cette limite. Au budget supplémentaire, figure un crédit de $35,000 dont nous nous proposons de consacrer une partie pour aider aux travaux de forage à l'île du Prince-Edouard. Le gouvernement de cette province et d'autres personnes nous ont fait observer que le bureau de géologie avait peu travaillé dans l'île depuis la confédération. On n'a pas découvert de houille à

l'île du Prince-Edouard, bien que nos géologues disent qu'on peut espérer raisonnablement trouver du charbon, et voilà pourquoi nous consacrerons $20,000 ou $25,000 à forer à trois ou quatre endroits différents de l'île dans l'espérance d'y découvrir de la houille.

M. ARMSTRONG : Combien de puits le ministre se propose-t-il de forer sur cette somme de $35,000 ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : D'après ce que nous avons constaté, on ne peut forer à 2,500 pieds à moins de dépenser $5,000 ou $8,000 même, mais tout dépend de la nature du terrain, de la formation géologique de ce dernier, des difficultés de transport, etc.

M. ARMSTRONG : A quel point de l'île se feront ces forages?

L'hon. M. TEMPLEMAN : L'un près de Summerside, un autre près de la Pointe-Gallas ; d'autres travaux de ce genre seront exécutés à deux différents points que déterminera le service géologique.

M. BERGERON : J'espère que ces travaux-là ne nuiront pas au tunnel.

M. ARMSTRONG : Si le ministre doit dépenser $8,000 ou $9,000 pour du forage à 2,800 pieds de profondeur, il paie un prix absurde. Chez nous, nous forons un puits à 4,000 pieds, pour une somme moindre.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Mon honorable ami peut connaître parfaitement le coût de ce genre d'ouvrage, mais j'ai lu des lettres d'entrepreneurs bien connus, dont quelques-uns de l'ouest d'Ontario, et je suis porté à croire que l'honorable député se trompe grandement. Si nous pouvions avoir à ce prix-là un puits ayant une conduite parfaite, nous n'aurions pas à nous plaindre. J'ignore si cela comprend le transport du matériel, qui est un item considérable. Quand il est débarqué du steamer, il faut le transporter d'un bout à l'autre de l'île, ce qui coûtera beaucoup d'argent. J'imagine que le diamètre de la conduite principale est de 8 ou 10 pouces. Nous ne savons pas si l'on trouvera des couches houillères à l'île du Prince-Edouard: mais des experts dans ce genre de forage, mieux renseignés que nous ne le sommes, surtout mon honorable ami et moi, nous ont fourni des calculs sur le coût probable de ce travail. Nous n'avons fait aucune convention, mais je crois fermement que si nous creusions un puits à une profondeur de 2,500 pieds dans l'île du Prince-Edouard, et que si nous y mettions une conduite, travaux qui nous coûteront de $8,000 à $9,000—je parle approximativement—nous aurions agi sagement.

M. ARMSTRONG : Je ne veux pas m'attarder à discuter ce que l'honorable ministre vient de dire, bien que durant vingt années je me sois livré à cette industrie que je connais un peu. M. Low est-il encore le directeur du service géologique ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui.

M. ARMSTRONG : Le ministre va-t-il continuer à lui donner les mêmes appointements ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : M. A. P. Low qui fut nommé directeur et sous-ministre de la commission de géologie il y a deux ou trois ans est tombé malade il y a environ un an, et malheureusement son état de santé ne s'améliore pas, loin de là.

Il a obtenu un congé et il touche son traitement. Il n'a pas droit de demander sa mise à la retraite, j'ai le regret de le dire. J'ignore si sa maladie va durer bien longtemps, mais je ne puis dire s'il continuera d'exercer sa fonction d'une manière permanente. Il est certain que si M. Low recouvre assez de santé pour reprendre le travail, il continuera à recevoir tous ses appointements.

M. ARMSTRONG : M. Dowling est-il revenu au service géologique ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui, et actuellement, il est dans l'Ouest, en tournée d'études.

M. ARMSTRONG : Je veux protester le plus énergiquement possible contre cette permission que le ministre accorde aux fonctionnaires de son département de s'absenter et de travailler pour des compagnies particulières, ainsi qu'on l'a fait dans le passé. M. Dowling a consacré cinq années à recueillir des renseignements sur les terrains houillers du Nord-Ouest, et l'été dernier, une compagnie d'industriels allemands a retenu ses services durant deux mois; il s'est mis à l'œuvre ; il a reconnu tous les meilleurs terrains de l'Ouest au bénéfice de cette compagnie. A l'automne, il est revenu au bureau de la commission de géologie. Le printemps dernier, il s'absenta de nouveau, et, ainsi que l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) le disait il y a quelques semaines, ses services furent retenus aux appointements de $9,000 par année ; après avoir été absent durant quelques semaines, il revint à la commission et maintenant on le retrouve dans l'Ouest recueillant des renseignements qu'il pourra vendre à des compagnies particulières. Si c'est là la façon dont la règle est établie au service géologique, ce n'est pas le public qui bénéficie de cet état de choses, loin de là. Je voudrais entrer dans plus de détails et démontrer au ministre que le travail de son département doit être surveillé de près.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je ne crois pas qu'il soit utile d'occuper le temps de la Chambre à répéter toujours la même vieille histoire. Il y a quelques semaines, mon honorable ami faisait des déclarations dans le genre de celles qu'on vient d'entendre ;

les accusations qu'il voulait porter alors ont été réfutées et expliquées victorieusement. Je crois donc qu'il est inutile de revenir sur ce sujet-là.

M. ARMSTRONG : Le ministre se propose-t-il de permettre à ses fonctionnaires d'entrer à l'emploi de compagnies particulières, et de revenir ensuite au bureau de géologie, quand ils ne peuvent pas trouver d'ouvrage ailleurs ?

L'hon M. TEMPLEMAN : Le ministre est toujours prêt à fournir les services d'un expert du service géologique pour aider, je ne dirai pas des compagnies particulières, mais le développement des grandes ressources minérales du pays. C'est tout ce qui a été fait.

M. Dowling est un expert en fait de houille, l'un des meilleurs fonctionnaires de la commission ; il y a plus de vingt ans qu'il fait partie de ce département. Son traitement n'est pas très élevé, puisqu'il ne dépasse pas $2,000 par année. Il est venu nous dire qu'il allait abandonner sa fonction, à moins que son traitement ne fût augmenté. Il exigeait $2,500 ou $3,000. Une compagnie lui offrait $8,000 par année durant une certaine période. Mais il n'était pas très empressé de quitter le service. Il semble que les fonctionnaires de ce bureau songent plus aux occasions qui leur sont offertes de faire des travaux scientifiques se rapportant aux levés, qu'à travailler pour une compagnie particulière qui leur offre un salaire plus élevé. M. Dowling s'était presque engagé à démissionner pour travailler pour une compagnie particulière. Nous avons manifesté le désir qu'il n'abandonnât pas sa fonction, bien que nous ne puissions porter son traitement au chiffre mentionné par lui. C'est alors qu'il nous a demandé s'il pouvait s'absenter durant quelques mois, l'an dernier, pour travailler pour cette compagnie, sans retirer d'appointements de l'Etat. Après avoir étudié très attentivement cette question, nous avons décidé d'accorder à M. Dowling un congé sans traitement. J'ignore quel était le salaire qu'il recevait de la compagnie, mais ce devait être probablement $5,000 par année.

M. FOWLER : Le ministre se propose-t-il d'envoyer en Europe un fonctionnaire pour tudier la formation des terrains houillers.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Il y a quelques mois, nous avons chargé le docteur Ells de se rendre à Glasgow pour assister à l'examen de la houille qu'on y expédiait ; ce fonctionnaire devait se renseigner sur tout ce qui se rapportait à cette question. Dans ce cas encore, on voit une autre preuve de l'aide qu'on donne à certaines entreprises particulières, bien que, à un moment donné, on puisse réaliser les bénéfices que le pays retirera de cette dépense.

M. TEMPLEMAN.

M. FOWLER : Quelle est cette compagnie ? S'agit-il de celle du Nouveau-Brunswick ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui.

M. FOWLER : C'est la New Brunswick Petroleum Company dont l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux est le président.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je ne sais ; tout ce que je connais à propos de cette compagnie se rapporte à une entrevue que M. Lodge a eue aveec moi à ce sujet.

M. FOWLER : M. Lodge, de si suave mémoire ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je ne connais pas ce dernier. M. Lodge m'a dit que sa compagnie se proposait d'expédier 50 tonnes d'argile schisteuse à Glasgow où se ferait l'extraction de l'huile ; tout ce que nous faisons en envoyant le docteur Ellis, c'est de lui payer ses appointements durant son absence, ainsi que ses dépenses tout probablement. Cela coûtera $1,000 au plus.

M. BLAIN : Le Gouvernement a-t-il déjà fait adopter un crédit pour ces expériences de forage ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Ce crédit n'est pas nouveau. Il y a environ douze ans le Gouvernement a dépensé un montant considérable pour faire des travaux de forage pour le pétrole aux environs d'Edmonton.

M. SAM. HUGHES : Fait-on quelques travaux de ce genre sur l'Athabaska ou la Saskatchewan à Edmonton ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Non, pas par le département. Des particuliers ont entrepris cette tâche, et je sais que dans le sud de l'Alberta plusieurs compagnies font du forage à la recherche du pétrole.

M. SAM. HUGHES : Il y a quelques années, le département envoyait un homme pour creuser un puits à gaz dans la région traversée par l'Athabaska, quelque chose dans le genre de ce qu'on a fait pour l'eau au Yukon. A-t-on réussi à arrêter ce jet de gaz ? Toute une expédition fut organisée pour fermer cette conduite naturelle de gaz, afin de la détourner vers la rive de l'Athabaska.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Nous n'avons employé personne pour fermer un jet de gaz. On a fait une inspection pour un puits à gaz.

M. SAM. HUGHES : Comment? Mais j'ai vu le fonctionnaire que le Gouvernement avait envoyé au Manitoba quand il se rendait à l'endroit en question.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Nous envoyons un homme qui fait l'inspection des puits.

M. BLAIN : Il y a dix ans à peine, nous consacrions des deniers pour la découverte

de puits à pétrole au Nord-Ouest. Quelle est la politique du Gouvernement sous ce rapport? Dans l'Ontario, au cours de la dernière année, on a dépensé des montants considérables pour découvrir du pétrole. Si l'on s'adressait au département, celui-ci aiderait-il les particuliers qui font des travaux de forage pour trouver le pétrole?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je dois dire qu'une demande semblable ne serait pas reçue favorablement. Il y a dix ou douze ans, on a fait des efforts pour trouver du pétrole dans l'Alberta. A cette époque-là, les compagnies particulières ne faisaient pas de forage pour le pétrole, et le Gouvernement prêta son appui au projet. Depuis lors, cependant, des particuliers ont dépensé des montants considérables pour trouver le pétrole dans l'Alberta,et nous ne dépensons pas plus dans ce sens que le montant que nous consacrerions aux mêmes fins dans l'ouest d'Ontario où, prétend-on, le pétrole existe en très grande quantité. Nous avons raison de dépenser une certaine somme pour ces travaux de forage pour la houille à l'île du Prince-Edouard, d'autant plus que cette île ne possède pas de houillère connue, bien que nos géologues soient d'avis qu'on puisse y trouver de la houille à une profondeur considérable, et probablement aussi du pétrole. Il serait très important de nous assurer de tout cela.

Contributions aux frais d'envoi de représentants canadiens aux jeux Olympiques de Londres, $15,000.

M. DANIEL : Combien de ces athlètes sont partis pour ces jeux Olympiques ?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Le Canada envoie quatre-vingt-quatre représentants, y compris seize pour la crosse.

M. DANIEL : Cela ne rapporte qu'aux concurrents?

L'hon. M. FIELDING : Oui. Tout est entre les mains d'un comité de citoyens éminents parmi lesquels M. le colonel Hanbury-Williams, M. P. D. Ross, le révérend D. B. Macdonald, M. Pereira, le secrétaire.

M. SPROULE : J'estime que ce crédit-là est le comble de l'absurdité. Je crois que le Canada va trop vite sous le rapport des jeux et des sports, tandis qu'il n'avance qu'à petits pas dans un travail utile, et sanctionner tout cela par un crédit du parlement fédéral, cela me semble par trop fort.

M. BERGERON : Les autres gouvernements agissent-ils de même?

L'hon. M. FIELDING : Les gouvernements des provinces accordent quelques subventions.

M. FOWLER : Quelles sont les provinces qui ont contribué de cette façon-là à ces jeux Olympiques ?

L'hon. M. FIELDING : L'Ontario donne $2,000 et la Colombie-Anglaise $1,000. Les contributions des gouvernements sont complétées par les recettes des épreuves préliminaires, et par des souscriptions particulières.

Don à la société nationale de gymnastique, pour l'aider à envoyer des représentants aux jeux de Rome, $3,000.

M. FOWLER : Qu'est-ce que cela ?

L'hon. M. FIELDING: La société nationale de gymnastique a son siège principal à Montréal ; elle se compose, si je ne me trompe, de jeunes Canadiens français. Ce crédit permettra à cette association d'envoyer des concurrents aux jeux qui se tiendront à Rome dans le genre des jeux Olympiques de Londres.

M. DANIEL : Je ne sache pas que le Parlement ait jamais entendu parler de la société nationale de gymnastique, ni sache l'emploi qu'on fera de ce crédit.

M. SAM. HUGHES : Tout le monde a entendu parler de la Montreal Amateur Athletic Association. Mais jamais je n'ai entendu mentionner le nom de la société dont on vient de parler, et pourtant je suis un vieux sportsman.

M. DANIEL : Ces jeux-là se feront à Rome en Italie, ou à Rome, New-York ?

L'hon. M. FIELDING : Il n'y a qu'une seule Rome et tous les chemins y conduisent.

Compensation à la Canadian Bank of Commerce pour services au Yukon du 1er avril 1907 au 31 mars 1908, $4,800.

L'hon. M. FIELDING : Mais la Banque du Commerce a agi comme l'agent du Gouvernement au Yukon ; nous lui accordons une légère commission qui était d'abord de 2 p. 100, mais elle est aujourd'hui d'un quart de 1 p. 100.

M. FOWLER : Il vaut mieux supprimer cela.

L'hon. M. FIELDING : Non, l'état de choses qui existe actuellement au Yukon ne nous le permet pas, et on peut se demander si la banque consentira à agir en notre nom.

Crédit supplémentaire requis pour émoluments des commissaires du service civil nommés le 8 mai 1907, y compris $600 à T. S. Howe, $12 à M. M. Hutchison et $70.75 à G. L. Mainguy, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $15,000.

Ce crédit acquittera les dépenses des trois commissaires du service civil dont le rapport a été déposé devant la Chambre. Ils n'avaient pas envoyé de comptes et nos calculs ne sont qu'estimatifs.

M. TAYLOR : C'est de l'argent bien dépensé.

L'hon. M. FIELDING : Je suis heureux d'entendre l'honorable député exprimer cette opinion ; ainsi, je suppose que cet item sera adopté.

M. SAM. HUGHES : Je ne vois pas les noms des commissaires.

L'hon. M. FIELDING : Il est bien connu que la commission se compose de MM. Courtney, Fyshe et Bazin. Ce crédit servira à payer leurs honoraires, ainsi que les appointements du secrétaire, des sténographes et les autres personnes qui ont travaillé lors de cette enquête.

M. DANIEL : Quel est le montant des honoraires des commissaires par jour?

L'hon. M. FIELDING : Nous serons obligés sans doute de leur payer $30 de rémunération quotidienne.

M. FOWLER : Est-ce l'intention de former une commission chargée de faire enquête dans quelques autres ministères sur lesquels cette commission n'a pas eu le temps d'enquêter. Le comité des comptes publics a fait l'impossible, bien qu'il fût entravé par les efforts de ceux qui sont connus sous le nom de "la brigade des obstructionnistes". Est-ce l'intention du Gouvernement de nommer une commission chargée de faire enquête sur le département des Chemins de fer et d'étudier ces achats de terrains, comme les marchés passés avec M. Lodge à Moncton et M. Pearson, à Halifax. L'enquête portera-t-elle sur l'octroi d'une commission de 25 p. 100 faite au "Sun" de Saint-Jean, pour les impressioins faites dans cette ville ? Le Gouvernement a-t-il l'intention d'étudier l'affaire Merwin, ou de faire enquête su les opérations de M. Wallberg et les $100,000 qu'il doit recevoir pour la construction d'un égoût pour les nouvelles usines de Moncton, travaux accordés sans concurrence ni publicité à M. Wallberg qui emploie les travailleurs à sa guise, sans tenir de registre de contrôle de la main-d'œuvre et sans stipulation relative à la surveillance et l'inspection. Est-ce l'intention du Gouvernement de faire enquête sur ces choses? Vu le succès obtenu dans l'enquête sur le ministère de la Marine, je suis d'avis qu'il faut appliquer ce mécanisme aux autres ministères.

Crédit affecté au paiement des frais d'enquête du ministère de la Marine et des Pêcheries, $15,000.

M. BERGERON : S'agit-il de l'enquête du juge Cassels ?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Oui. Ce crédit suffira sans doute à faire face à tous les frais. L'honorable député le sait, le juge Cassels n'exige aucune rémunération de ses services, mais il y aura les honoraires des avocats et les frais des témoins.

M. TAYLOR.

M. BERGERON. Est-il entendu que les avocats doivent obtenir une rémunération quotidienne de $100.

L'hon. M. BRODEUR : M. Watson touchera une rémunération quotidienne de $100, mais quant à celle de M. Perron, le chiffre n'en est pas encore précisé : c'est ce que m'apprend le ministre de la Justice.

Crédit supplémentaire, affecté aux frais généraux du service de l'immigration, $50,000.

M. BERGERON : Le ministre voudrait-il nous éclairer sur les règlements mis en vigueur pour empêcher les travailleurs des Etats-Unis de passer au Canada ?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Ce crédit est surtout destiné à cet objectif. Depuis la modification des conditions de travail survenue l'automne dernier, on a remarqué une tendance de la part des ouvriers des Etats-Unis à venir au Canada, et nous avons jugé nécessaire de prendre à l'endroit de ces étrangers les mesures d'exclusion appliquées depuis nombre d'années par les autorités des Etats-Unis contre nos nationaux se dirigeant vers le pays voisin. Ces mesures ne tendent pas à restreindre le flot ordinaire de l'immigration, il s'agit ici de fonctionnaires chargés d'appliquer ces mesures d'exclusion, et non pas, à proprement parler, de fonctionnaires de l'immigration. Aux endroits de moindre importance, le long de la frontière, cette tâche est confiée aux employés de la douane qui surveillent les convois de chemins de fer, mais aux endroits les plus importants de la frontière où il passe beaucoup de voyageurs, nous nommons des agents spéciaux.

M. SPROULE : Le ministre pourrait-il nous indiquer la totalité de la somme que nous avons votée, cette année, pour les objets de l'immigration ?

L'hon. M. OLIVER : La somme globale votée, cette année, y compris le crédit dont nous demandons en ce moment l'ouverture, est de $1,010,000.

Département de la Marine et des Pêcheries.—Crédit destiné à l'achat ou à la construction d'un steamer affecté au service hydrographique du golfe et du fleuve Saint-Laurent, en remplacement de "La Canadienne", $50,000.

M. BERGERON : Qu'allez-vous faire de "La Canadienne" ?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): "La Canadienne" est un vapeur d'un âge problématique et il demande à être remplacé. Lorsque les vieux bâtiments ne peuvent plus être utilisés, nous les vendons aux enchères.

M. BERGERON : Où doit-on construire le nouveau vapeur ?

L'hon. M. BRODEUR : Au Canada.

M. FOWLER : Quel est le nom du vaisseau-amiral de la flotte canadienne ?

L'hon. M. BRODEUR : "Le Canada".

Indiens (Nouveau-Brunswick).—Supplément pour appointements, $400.

M. CROCKET : Ce crédit est-il destiné au relèvement des appointements des agents ?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Il s'agit ici de la nomination d'un inspecteur et surintendant des écoles.

M. CROCKET : S'agit-il de créer une nouvelle charge ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. FOWLER : C'est parfaitement absurde. Au Nouveau-Brunswick il n'y a que six écoles qui ne sont guère fréquentées que par une centaine d'élèves. Si vous voulez effectuer une dépense de ce genre, relevez donc les appointements des agents, t donnez-leur cette besogne supplémentaire. Les agents peuvent faire les examens des écoles.

M. CROCKET : Est-ce que ces agents ne font pas aujourd'hui l'inspection des écoles ?

L'hon. M. OLIVER : Oui, il y a deux agents et les agents font l'inspection des écoles ; mais ces agents n'ont pas été nommés, en vue de leurs aptitudes à exercer les fonctions d'inspecteur, et nous avons jugé utile de confier l'inspection à quelqu'un possédant les capacités voulues pour ce travail.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ne relevez-vous pas les appointements des instituteurs, en leur distribuant cet argent ?

L'hon. M. OLIVER : Cette observation mérite examen, mais il est préférable d'établir un niveau uniforme et une surveillance générale, en matière dinstruction publique.

M. CROCKET : Quand à l'agent de Frederickton, M. Farrell, c'est un fonctionnaire de grand mérite et je doute que vous puissiez obtenir de meilleurs résultats des écoles indiennes du district de M. Farrell, en nommant un surintendant des écoles. La création de cette charge me semble parfaitement inutile. Si le département de l'Intérieur veut dépenser $400, qu'il relève les appointements des agents des Indiens. M. Farrell ne touche qu'une rémunération de $500 actuellement ; pourquoi ne pas relever ses appointements, au lieu de créer la charge inutile de surintendant ?

L'hon. M. OLIVER : M. Farrell touche $600 d'appointements.

M. FOWLER : Qui voulez-vous nommer à cet emploi ? Vous avez probablement quelqu'un en vue ?

L'hon. M. OLIVER : Celui que j'avais l'intention de nommer à ce poste d'inspecteur, c'est le révérend père Ryan, de Sainte-Marie. (Exclamations.)

M. FOWLER : Je savais que vous aviez déjà un titulaire en vue. Le fait que ce titulaire est un révérend père quelconque, me laisse assez froid.

L'hon. M. PUGSLEY : Vous teniez à savoir le nom de l'élu.

M. FOWLER : Certainement. Je savais qu'on avait désigné un candidat. C'est ainsi que vous entendez les affaires : vous choisissez d'abord votre candidat, puis vous créez une charge à son bénéfice. Ce crédit de $400 devrait être réparti entre les différents agents du Nouveau-Brunswick, excellents fonctionnaires qui s'acquittent parfaitement de leurs devoirs. Confiez-leur l'inspection des écoles.

M. CROCKET : Le père Ryan, sera-t-il l'inspecteur pour toute la province ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. SPROULE : Combien y a-t-il d'écoles dans la province ?

L'hon. M. OLIVER : Il y a six écoles indiennes. Toutes ces écoles se rattachent à la mission catholique romaine. Il y en a trois dans un district, et trois dans l'autre.

M. FOWLER : Ce ne sont pas des écoles confessionnelles, elles relèvent du conseil de l'instruction publique.

L'hon. M. OLIVER : Ce sont des écoles de mission.

M. FOWLER : Je le sais, mais elles relèvent du conseil de l'instruction publique.

L'hon. M. OLIVER : Sans doute, mais elles demeurent toujours sous les auspices de l'Eglise catholique romaine.

M. FOWLER : Pourquoi les appelez-vous écoles catholiques ?

L'hon. M. OLIVER : Ce sont des écoles catholiques.

M. FOWLER : Il s'agit de la province du Nouveau-Brunswick où il n'existe pas d'école confessionnelle.

M. SAM. HUGHES : Ne sont-ce pas des écoles indiennes ?

M. FOWLER : Ce sont bien des écoles indiennes, mais elles sont sous la direction du conseil de l'instruction publique. Ce ne sont pas des écoles confessionnelles.

M. SAM. HUGHES : Le gouvernement du Nouveau-Brunswick verse-t-il une subvention à ces écoles ?

M. FOWLER : Le gouvernement rétribue les instituteurs.

L'hon. M. OLIVER : Le département des affaires indiennes rétribue les instituteurs.

M. FOWLER : Si ces écoles sont sous la direction du conseil de l'instruction publique, les instituteurs reçoivent une allocation provinciale ?

L'hon. M. OLIVER : D'après mes auteurs, ces écoles ne se rattachent pas au système scolaire provincial. Ce sont des écoles relevant du département des Affaires indiennes, mais elles sont dirigées par des instituteurs appartenant à l'Eglise catholique romaine.

M. DANIEL : Qui subvient aux frais des écoles ?

L'hon. M. OLIVER : Les instituteurs sont rémunérés par le département des affaires indiennes. Tous les Indiens du Nouveau-Brunswick sont catholiques romains et les instituteurs sont des adhérents de ce culte ; par conséquent nous les désignons comme des écoles catholiques romaines.

M. DANIEL : La province ne verse donc aucune subvention ?

L'hon. M. OLIVER : Le gouvernement provincial n'a rien à voir à ces écoles.

M. FOWLER : Pourquoi le ministre a-t-il affirmé que ces écoles sont sous la direction du conseil provincial de l'instruction publique ?

L'hon. M. OLIVER : Si j'ai fait pareille affirmation, c'est contre mon intention.

M. SAM. HUGHES : L'honoraire payé ordinairement à Ontario pour l'inspection est de $10 par école, et la même rémunération ici suffirait amplement. Cette inspection est confiée à un ministre du culte qui puise probablement son traitement à d'autres sources, et il me semble qu'une rémunération de $400 pour l'inspection des écoles est un gaspillage. Je propose la radiation de cet article du budget.

M. FOWLER : Quelle rémunération accordez-vous à ces instituteurs ?

L'hon. M. OLIVER : En moyenne environ $300 chacun.

M. CROCKET : Qui a proposé la création de cette nouvelle charge ? Les agents ont-ils proposé la chose au Gouvernement ?

M. BARR : Ou bien les Indiens l'ont-ils demandé ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne saurais dire, d'où est venu cette proposition, c'est à moi qu'incombe la responsabilité du crédit demandé à la Chambre sur la proposition des fonctionnaires du département. Ce n'est pas sur la proposition des agents, paraît-il, que cette nouvelle charge a été créée, mais sur l'avis exprimé par le sous-ministre et appuyé sur les besoins de l'œuvre.

M. SAM. HUGHES : Depuis quand ce système fonctionne-t-il ?

L'hon. M. OLIVER : Cette charge d'inspecteur n'existe pas, nous en proposons la création aujourd'hui.

M. FOWLER : Le ministre apporte une singulière réponse. Il affirme que cette charge est créée, sur la proposition du sous-ministre. Le ministre pense-t-il que nous puissions ajouter foi à la parole du sous-ministre lorsque de sa propre initiative, sans proposition venant d'une source quelconque, il affirme cette réforme radicale au Nouveau-Brunswick. Sans doute, celui-là même qui a proposé la nomination du père Ryan a aussi proposé la création de cette charge. Serait-ce le ministre des Travaux publics ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'hésite nullement à le dire. Le titulaire de cette charge, s'il manifeste quelque enthousiasme pour le bien-être des Indiens, sera en mesure de rendre un grand service public. Le ministre de l'Intérieur a suggéré le nom du père Ryan comme titulaire de cette charge. Je connais le père Ryan et je suis convaincu que son œuvre...

M. CROCKET : Un fort brave homme.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est un homme fort dévoué à son œuvre; il a manifesté le plus vif intérêt aux Indiens dans la paroisse où il demeure ; il y a érigé à grands frais une église dont il a réservé une partie au bénéfice des Indiens. Son apostolat parmi les Indiens est très fructueux et si le ministre de l'Intérieur comme il l'affirme, le nomme inspecteur d'écoles, j'en suis convaincu, ce sera une excellente nomination. Il existe paraît-il, une situation similaire en Colombie-Anglaise et j'en suis sûr, un homme instruit, ayant à cœur l'intérêt des Indiens, fera une œuvre utile.

M. SAM. HUGHES : Où ces écoles sont-elles situées?

L'hon. M. PUGSLEY : Quelques-unes de ces écoles se trouvent en amont du fleuve Saint-Jean. Il y en a une près de l'église du père Ryan, deux autres dans le comté de York et quelques-unes sur la rive nord.

M. SAM. HUGHES : Allouera-t-on des frais de route à cet inspecteur?

L'hon. M. PUGSLEY : Ces frais se résumeront à fort peu de choses, le traitement est minime et, j'en suis convaincu, les Indiens apprécieront la chose et bénéficieront grandement des services de cet inspecteur.

M. FOWLER : J'en suis convaincu le ministre des Travaux publics est l'auteur de cette proposition, et non pas le sous-ministre, comme le ministre de l'Intérieur aurait voulu nous le faire croire.

M. CROCKET : Le ministre a-t-il consulté les agents au ministère relativement à la création de cette charge?

L'hon. M. OLIVER : Je ne saurais répondre à cette question, mais si je ne me

trompe, les agents ont été consultés. Le ministère n'a pas consulté les agents, sur la création de cette charge, mais ils ont approuvé la proposition.

M. CROCKET : Comment le ministre peut-il affirmer que les agents ont souscrit à la proposition, si on ne les a pas consultés? Je me garderai bien de faire une seule observation dérogatoire au mérite du père Ryan, que je regarde comme un excellent citoyen. On ne saurait douter qu'il possède les aptitudes voulues pour exercer ces fonctions. L'objection que je fais valoir, c'est que rien ne nécessite la création de cette charge. M. Farrell qui a rempli la charge d'agent des Indiens dans le district nord-est du Nouveau-Brunswick est considéré comme un des meilleurs fonctionnaires de cette province, et personne ne saurait s'acquitter mieux que lui de ces fonctions. Jusqu'ici, il a été chargé de toute la surintendance des tribus indiennes dans le district nord-est. Je ne sache pas qu'on ait encore formulé une seule plainte au sujet de la manière dont il s'acquitte de ses devoirs. Jusqu'ici il a eu la surveillance de ces écoles et rien n'autorise le ministère à nommer un surintendant de ces écoles. Voilà l'objection que je fais valoir. Le Gouvernement aurait dû relever le traitement de M. Farrell plutôt que de créer une charge absolument inutile.

M. DANIEL : J'ai demandé au ministre le chiffre de la population scolaire parmi les Indiens.

L'hon. M. OLIVER : Il y a environ 135 élèves indiens inscrits sur les registres des écoles. Pour obtenir la totalité, il faudrait ajouter à ce chiffre 25 p. 100. En réponse aux observations du député d'York, (M. Crocket) je dois dire qu'on m'a informé que M. Farrell a demandé a être déchargé d'une partie de ses fonctions, vu qu'il se fait vieux.

M. CROCKET : A-t-il demandé d'être déchargé de la surintendance des écoles?

L'hon. M. OLIVER : Il ne s'agit pas de la surintendance des écoles, mais d'une partie de ses fonctions se rattachant à son agence, et cela à cause de son âge avancé. En même temps, je souscris à tout ce qu'a dit l'honorable député au sujet de la manière méritoire dont M. Farrell s'est acquitté de ses devoirs de surintendant.

M. FOWLER : A mon avis, cette charge est entièrement inutile, et ce crédit est tout simplement un gaspillage. Ce service pourrait s'exécuter, à l'avenir, comme la chose s'est faite par le passé. Voilà pourquoi j'appuie l'amendement.

L'hon. M. PUGSLEY : J'ajoute que j'ai les meilleures raisons du monde de croire que M. Farrell souscrit entièrement à cette proposition. Je l'affirme positivement.

(L'amendement est repoussé).

Suppléments payés à des employés permanents du service administratif et rémunération accordée à d'autres personnes pour services rendus relativement à l'éclusement des bâtiments passant par les canaux canadiens, de minuit samedi à minuit dimanche, nonobstant toute disposition en sens contraire de la loi du service civil, $6,500.

M. BERGERON : Les canaux sont-ils ouverts maintenant le dimanche, par suite de la rupture du canal de Cornwall ? Si je ne me trompe, ils étaient ouverts dimanche dernier ?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : J'ai donné ordre d'ouvrir le canal, dimanche dernier et dimanche prochain, au besoin, jusqu'à ce que le dégorgement des transports se soit produit.

M. SAM. HUGHES : Avez-vous eu la permission du révérend M. Shearer ?

Canal Lachine.—Paiement à Joseph Richard pour la perte de son cheval, $225.

M. FOWLER : Dites-nous un mot de ce cheval ?

M. STANFIELD : Le ministre pourrait bien inscrire un item au budget, relativement aux deux chevaux tués à Truro, il y a quelque temps.

L'hon. M. GRAHAM : Mais ce fait se rattache à l'administration de l'Intercolonial. Quant à l'item relatif au cheval en question, il est fort douteux, à mon avis, que nous soyons responsables ; j'ai jugé bon d'inscrire cet item au budget. En passant sur le pont-tournant, le cheval tomba à l'eau et se noya.

M. FOWLER : Qui a fait l'évaluation du cheval ?

L'hon. M. GRAHAM : Nous avons fait faire une enquête par notre propre fonctionnaire.

M. DANIEL : Est-ce le cheval seul qui a passé à travers le pont ? Que sont devenus le harnais et la voiture ?

L'hon. M. GRAHAM : Le harnais n'est pas perdu, il est tombé dans le canal et sans doute on l'en a retiré.

M. MONK : Cet accident est dû à une erreur commise par les employés du pont. Il y avait divergence d'opinion sur la question de savoir si le Gouvernement est responsable. Le cheval s'est noyé, tandis que le harnais et la voiture ont été brisés. Cet individu a perdu $300 et le Gouvernement a consenti à lui donner $225.

M LOGGIE : Il y a environ trois ans, j'ai demandé au ministre intérimaire des Chemins de fer d'inscrire au budget une somme destinée à payer une indemnité pour des bestiaux tués sur le " Canada Eastern ". J'ai fait observer que jusqu'à cette époque les propriétaires du chemin de fer de la

compagnie Gibson avaient payé des indemnités de ce genre. Mais lorsque le Gouvernement prit le chemin de fer à ses charges, on inaugura un nouveau régime. J'ai fait comprendre au ministre l'importance de traiter les cultivateurs établis sur le parcours du réseau de l'Etat, aussi favorablement que ceux habitant les terres sur le parcours d'un chemin de fer d'initiative privée. Le ministre me promit d'étudier ces réclamations, mais je n'ai plus entendu parler de la question. Ce serait le bon moment d'inscrire pareil crédit au budget, puisque la Chambre, cette année, a voté une loi qui fait passer ces questions sous le même régime appliqué par les compagnies d'initiative privée.

M. FOWLER : Pour la consolation du département de Northumberland. je lui dirai qu'à la veille même des élections, le Gouvernement acquittera toutes ces anciennes réclamations, si l'honorable député peut prouver que. par suite du paiement de ces créances. il réussira à se faire élire.

M. LAKE : Le ministre se souvient-il que je lui ai demandé de faire le dépôt d'un rapport relativement au chemin de fer canadien du Nord. entre sa ligne actuelle et le Pas.

L'hon. M. GRAHAM : Je regrette de n'avoir pas ce rapport ici même, mais je le passerai à l'honorable député.

M. BERGERON : Avant d'abandonner le chapitre des chemins de fer et des canaux je tiendrais à savoir où en est rendu le marché passé par le Gouvernement avec le syndicat McIntyre et Robert. Si je ne me trompe, d'après le bail, ce syndicat doit payer un certain montant à une époque déterminée. A-t-elle fait quelques versements ? Il s'agit de la concession du canal de Beauharnois.

L'hon. M. GRAHAM : Je fournirai ce renseignement à l'honorable député.

M. J. D. REID : Plusieurs personnes s'informent de la chose et désirent savoir si le loyer a été payé et si la compagnie paye les employés aux travaux du canal, en conformité de son contrat.

M. BERGERON : Je désire aussi savoir si on a concédé quelque force hydraulique à une compagnie quelconque ou si quelque compagnie a demandé la concession de quelque force hydraulique à cet endroit.

M. TAYLOR : Il est préférable de réserver cet article, vu que l'ex-ministre des Chemins de fer est absent et désirerait peut-être poser quelques questions.

(L'item est réservé.)

Somme supplémentaire demandée pour l'exercice annuel, y compris la revue de Québec, $200,000.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Ce crédit est nécessaire pour faire face aux frais de la revue. Les frais ont dépassé nos prévisions.

M. TAYLOR : Ajournons l'adoption de ce crédit et adoptons l'autre, tout en nous réservant le privilège de discuter les autres item, lorsque cet article-ci reviendra en discussion.

M. J. D. REID : Je tiens à savoir si le ministre a vu dans un des journaux d'Halifax une lettre publiée par la maison Davis et Fraser, sur la question que nous avons discutée l'autre soir, touchant l'approvisionnement des troupes. Si je ne me trompe, cette maison de commerce vend le lard fumé à celui qui le fournit aux troupes d'Halifax. On a passé un marché relatif au lard fumé.

Sir FREDERICK BORDEN : Il n'en est pas question dans sa lettre.

M. J. D. REID : Le fournisseur achète le bacon roulé et le fournit aux troupes, sauf un peu de bacon de déjeuner qu'il fournit aux officiers. Comme cette lettre est publiée sous la signature de Davis et Fraser, il me semble que l'allégation que j'ai formulée l'autre soir, est exacte et qu'on fournit un bacon de qualité inférieure à celle mentionnée dans la soumission.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai soigneusement lu la lettre. La compagnie ne dit point dans cette lettre que l'entrepreneur achète le bacon chez elle. On affirme dans la lettre que les troupes n'ont pas reçu de provisions de bacon de déjeuner, mais que pendant quelque temps, elle n'en ont pas reçu. Deux ou trois officiers ont fait une inspection quotidienne, mais ni d'Halifax ni d'ailleurs, il ne nous a été transmis de plaintes à cet égard. Cette lettre vient d'un concurrent déçu dans ses espérances et je n'y ajoute pas foi.

M. J. D. REID : J'ai certainement lu dans les journaux, relativement à cette affaire, que la compagnie fournit le bacon à l'entrepreneur.

Sir FREDERICK BORDEN : Leurs relations ne sont pas assez amicales pour cela.

M. J. D. REID : Si l'entrepreneur a tenu la conduite que l'on prétend, il a agi déloyalement.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai appelé l'attention du directeur des marchés administratifs dans mon département sur le compte rendu des débats contenant les remarques de l'honorable député (M. J. D. Reid) concernant cette affaire.

Collège militaire royal.—Crédit supplémentaire, $1,000.

M. FOWLER : Quel est l'objet de ce crédit ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il s'agit de relever les appointements du professeur

d'anglais et du professeur de français qui, jusqu'ici ont touché une rémunération d'un chiffre bien inférieur à celle attribuée à leurs collègues.

M. FOWLER : Est-ce que vous relevez le traitement du commandant ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

Monuments pour les champs de bataille—crédit affecté à l'érection d'un monument commémorant la bataille de Stoney-Creek, $5,000.

M. FOWLER : Quelle est l'explication de ce crédit ?

Sir FREDERICK BORDEN : Cet endroit est près d'Hamilton, c'est un des plus importants champs de bataille de la guerre de 1812. Les citoyens de ces localités ont prélevé un fonds considérable, ils ont acheté le terrain à cet endroit. J'ai donc cru qu'il convenait de participer à leur entreprise, en leur accordant ce montant. Ils doivent prélever une somme du même chiffre.

M. FOWLER : C'est fort convenable.

Gratification à la veuve de feu le chirurgien capitaine C. D. Murray, C.A.M.C., $1,000.

M. DANIEL : Est-ce là l'usage suivi en pareille circonstance ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que oui. Cet officier ne bénéficiait pas du régime des pensions, il a contracté cette maladie dans l'exercice de ses fonctions de chirurgien.

M. FOWLER : Appartenait-il à la troupe permanente ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

Gratification au gardien J. Donovan, de Montréal, en retraite, $555.10.

M. FOWLER : Le ministre se rappelle, sans doute, le capitaine MacKenzie qui se distingua dans la répression de l'insurrection des Indes et qui, pendant trente ou quarante ans, a été attaché à la milice canadienne, surtout au Nouveau-Brunswick. Il a rendu de grands services dans les cercles militaires de cette province. Le Gouvernement a-t-il l'intention de lui venir en aide ?

L'hon. M. EMMERSON : Est-ce l'auteur de ce livre ?

M. FOWLER : Oui ; un excellent livre.

Sir FREDERICK BORDEN : Je souscris aux observations de l'honorable député relativement au capitaine MacKenzie : il a rendu de précieux services au pays et à l'empire, mais il est pensionnaire de l'armée britannique et reçoit à ce titre un pension d'un joli chiffre ; il bénéficie aussi d'une sinécure se rattachant à la salle d'exercice de Fredericton. Il n'est pas trop à plaindre.

M. CROCKET : Je croyais qu'on lui avait enlevé son emploi à la salle d'exercice de Fredericton.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne saurais l'affirmer positivement, mais, si je ne me trompe, nous lui accordons la paye.

M. FOWLER : Si on lui a enlevé sa place, le ministre accorderait une gratification, je suppose ?

Sir FREDERICK BORDEN : Dans ce cas-là, je crois qu'il pourrait recevoir une gratification.

M. TAYLOR : Il reste deux articles se rattachant au budget des Travaux publics, et quand nous aurons voté ces item, nous aurons terminé l'étude de la dernière partie du budget supplémentaire.

Travaux publics (dépenses imputable sur les recettes).—Frais d'exploitation et d'entretien. —Ligne télégraphique, $55,600.

M. FOWLER : Il y a une question que je désire discuter relativement aux lignes télégraphiques, mais sans doute, je serai autorisé à discuter la question à l'occasion de tout autre article ?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : A l'occasion de tout autre article ; rien ne s'y oppose.

M. SAM. HUGHES : Le Gouvernement érige-t-il ici et là au pays ces tourelles se rattachant au système télégraphique Marconi ?

L'hon. M. BRODEUR : Non, nous en avons érigé quelques-unes en Colombie-Anglaise.

M. SAM. HUGHES : C'est d'Ontario qu'il s'agit.

L'hon. M. OLIVER : Les tourelles en question sont probablement celles du service de géodésie, dont l'objectif est d'établir au pays des points fixes d'où l'on puisse rectifier les levés existants ?

M. SAM. HUGHES : Qui est à la tête de ce service ?

L'hon. M. OLIVER : M. King, du bureau des études astronomiques, au département de l'Intérieur.

M. BERGERON : Ce crédit est, en partie, consacré au réseau télégraphique du Yukon. Est-ce là le réseau que nous avons construit, il y a quelques années ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. BERGERON : Ce crédit est-il consacré à des travaux réparateurs ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il s'agit de travaux de renouvellement et de réfection. Je le regrette, mais l'entretien de ce réseau est fort dispendieux. La chose se comprend, car ce réseau est bien loin des centres civi-

lisés et traverse de vastes étendues de pays montagneux.

M. BERGERON : Quelle est la totalité du crédit affecté à ce service, au budget principal.

L'hon. M. PUGSLEY : Le réseau du Yukon, $22,600. Les frais d'exploitation du réseau du Yukon, $180,000, sont l'objet d'un crédit figurant au budget principal.

M. BLAIN : Les taxes ont-elles subi quelque réduction, récemment ?

L'hohn. M. PUGSLEY : Oui, après mûre délibération, j'ai donné l'ordre de faire d'importantes réductions dans les taxes de transmission des dépêches sur les réseaux télégraphiques de l'Ouest, réduction de 50 cents à 35 cents, et dans nombre de circonstances, à 25 cents.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que les communications télégraphiques au Yukon ont subi de fréquentes interruptions ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il se produit des interruptions, de temps à autre. Ces jours derniers, on m'a signalé des interruptions survenues sur la ligne et qui tiennent à ce que les entrepreneurs font abattre les arbres pour établir l'emplacement de la voie du Grand-Tronc-Pacifique. Les arbres se sont abattus sur le versant de la montagne et ont brisé les fils. J'ai donné l'ordre de prendre tous les soins voulus pour empêcher la répétition de ces accidents. Nous exigeons des entrepreneurs qu'ils réparent la ligne.

M. FOWLER : Vous avez une ligne télégraphique, paraît-il, dans les comtés de Chicoutimi et de Saguenay ?

L'hon. M. PUGSLEY : Du côté nord du Saint-Laurent.

M. FOWLER : Quel est le but de cette ligne ?

L'hon. M. PUGSLEY : Le réseau télégraphique a été prolongé en aval du Saint-Laurent, surtout dans le but de venir en aide aux vaisseaux, c'est-à-dire pour leur faciliter la rapidité des communications avec les navires en détresse.

C'est là le principal but visé dans l'extension du réseau. Mais l'honorable député le comprend, il surgit de temps à autre des demandes tendant à relier les centres commerciaux au réseau, sur le parcours de la route. Ce réseau s'est développé d'année en année, et aujourd'hui il répond aux besoins du commerce. C'est ce qui est arrivé et dans l'Est et dans l'Ouest. Le réseau télégraphique se ramifie dans différentes parties du pays où l'on supposait que l'exploitation ne serait pas profitable au point de vue commercial et où, par conséquent, les compagnies n'entreprendraient pas l'établissement d'un service.

M. FOWLER : D'après mes auteurs, le département a l'habitude de construire des ponts et des chemins, bref, de construire des travaux qui sont du ressort des autorités municipales ou du gouvernement provincial et ces travaux ont été exécutés par le département aux frais de l'Etat. Je vais donner lecture des renseignements qu'on m'a transmis à cet égard.

Sur la baie des Ha ! Ha ! à peu près à mi-chemin entre Chicoutimi et Saint-Alphonse, il existe un chemin de comté. Il y a là un marécage d'environ trois milles de longueur qui devrait être sous la gestion des autorités locales. Or, les habitants désirant se débarrasser de ce fardeau, se sont adressés au député fédéral de Chicoutimi-et-Saguenay, afin de faire établir ce chemin à travers ces terres marécageuses. Ce personnage ayant l'esprit inventif crut que ce serait une excellente idée de rattacher ces travaux au réseau télégraphique. C'est ce qu'il fit ; il réussit à convaincre le département de se ranger à son avis, et chaque année on a construit un mille de chemin. Les travaux sont à peu près terminés. Dans le rapport de l'auditeur général pour 1905-1906, D-306, figurent certains articles de dépense. La ligne a une longueur de 12 milles. Les dépenses effectuées à cet égard sont tout à fait disproportionnées au réseau. Pour deux ans, la totalité de la dépense exécutée a été d'environ $1,300 pour les 12 milles. Il figure dans ce compte des frais afférents au sable à mettre dans les trous creusés pour les poteaux de télégraphe et ce sable, paraît-il, n'a pas été entassé autour des poteaux, mais on a creusé un large fossé, les poteaux sont en dehors du fossé et le sable est répandu sur la route. On y a aussi construit des ponts. Je vois qu'on a construit un pont à l'Anse-Saint-Jean.

L'hon. M. PUGSLEY : Quel est le coût du pont ?

M. FOWLER : J'y reviendrai plus tard. Pour le moment, il est question d'une affaire de principe. Il s'agit de savoir si le gouvernement fédéral doit construire des travaux qui sont du ressort des autorités municipales.

L'hon. M. PUGSLEY : Il est possible que les équipes d'hommes employés aux travaux réparateurs ou à la construction de la ligne télégraphique aient construit un pont pour les besoins de leurs travaux.

M. FOWLER : Ils n'en ont rien fait. Il y a une population établie des deux côtés de la rivière. Jadis il y avait une école, du côté nord, et deux écoles du côté sud.

M. A. K. MACLEAN : L'honorable député se fait-il l'écho des renseignements recueillis par le député de Saint-Antoine (M. Ames) ?

M. FOWLER : Le député de Saint-Antoine (M. Ames) est parfaitement en mesure de soigner ses propres intérêts.

M. CARVELL : Devant le comité des comptes publics, l'ingénieur a donné tous les renseignements voulus sur cette question et cette réplique de l'honorable député n'a pas de raison d'être.

M. FOWLER : On n'a pas entendu un seul témoin à l'égard de ce pont ou des autres questions que je soulève.

M. CARVELL : Raison de plus pour ne pas saisir la Chambre de ces questions. Devant le comité des comptes publics, le député de Saint-Antoine a consacré deux jours à questionner des témoins sur cette affaire, et mon collègue ne saurait convaincre le comité que le député de Saint-Antoine n'ait pas réussi à s'éclairer sur tous les faits. Donnez lecture des dépositions faites devant le comité et je n'aurai rien à y redire.

M. FOWLER : Je le comprends parfaitement, si le député de Saint-Antoine a amené sur le tapis la question des ponts, je comprends les difficultés auxquelles il a dû se heurter pour faire entendre ses témoins à cet égard, en présence des entraves apportées par la brigade des obstructionnistes où l'honorable député figurait au premier rang. Or, aujourd'hui, cette brigade d'obstructionnistes est réduite à l'impuissance et je tiens à consigner ces faits au compte rendu des débats. Que mon collègue le sache bien, il faudrait une tout autre puissance que la sienne pour m'empêcher de dire tout haut ma pensée ici.

M. CARVELL : Tout cela n'est pas affirmé sous la foi du serment.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député parle-t-il de science certaine en faisant son exposé de faits, ou bien s'inspire-t-il des dépositions des témoins entendus devant le comité ?

M. FOWLER : Je fais l'exposé des faits qu'on m'a révélés. Nommez une commission et nous assignerons des témoins qui donneront des preuves écrasantes.

L'hon. M. PUGSLEY : Qui vous a révélé ces faits ?

M. FOWLER : C'est moi-même qui en fais l'exposé.

L'hon. M. PUGSLEY : A quelle source avez-vous puisé ces faits ?

M. FOWLER : Il n'est nullement nécessaire de dire à quelle source je puise mes renseignements et je n'entends pas le faire. Quand je fais une allégation ici, j'ai soin d'indiquer l'autorité sur laquelle je m'appuie. J'affirme que je fais cet exposé de faits d'après les informations que j'ai reçues.

L'hon. M. PUGSLEY : Je tiens à savoir si vous parlez de science certaine.

M. FOWLER : Non. Quand on m'a interrompu, j'étais en frais d'exposer au comité la raison alléguée pour la construction de ce pont. Il y avait deux écoles du côté sud de la rivière et une école, du côté nord. Dans l'intérêt du district scolaire, on estima nécessaire de réunir ces trois écoles et il n'existait pas de pont. Par conséquent, sur la proposition du député du comté, le parti vint de nouveau au secours de la localité. Le résultat fut la construction d'un pont.

M. CARVELL : Au cours de sa déposition devant le comité, l'ingénieur a affirmé, sous la foi du serment, qu'on a construit ce pont, non pas pour desservir ces écoles, mais pour les usages de la ligne télégraphique. L'honorable député peut constater la chose en se reportant au texte des dépositions.

M. FOWLER : Il y a 12 milles de ligne télégraphique, et voilà qu'on fait comparaître ce fonctionnaire et qu'on l'oblige à affirmer, sous la foi du serment, que la construction de ce pont est nécessaire pour la ligne télégraphique.

M. CARVELL : Je le répète, votre témoignage n'est pas donné sous la foi du serment.

M. FOWLER : En matière d'affirmations inexacte, l'honorable député remporterait facilement la palme.

M. CARVELL : L'honorable député prend bien soin de ne rien affirmer.

M. FOWLER : La route publique suit le côté nord de la rivière, à une distance de 100 pieds du pont, et ainsi la ligne télégraphique ne touche pas au pont.

M. CARVELL : Cela n'est pas prouvé.

M. FOWLER : Je cite les témoignages que j'ai sous les yeux.

M. CARVELL : L'honorable député ne saurait produire de dépositions faites sous la foi du serment devant le comité des comptes publics. Je faisais partie du comité et je connais la nature des dépositions.

Des VOIX : A l'ordre !

M. FOWLER : Monsieur le président, je n'ai rien dit au sujet des dépositions faites devant le comité des comptes publics. Je me contente de faire l'exposé des faits conforme à mes instructions.

On a dépensé $200 pour ce pont. Il ne se rattache nullement au service télégraphique.

Réparation du pont sur la rivière Saguenay, du côté ouest; on a dépensé $200 sur cet ouvrage. C'est un pont municipal et il ne convient pas de faire les travaux d'entretien aux frais de l'Etat.

Ferland par voie de Grande-Baie.—Dépense, $201.75. Un petit cours d'eau, le bras Hamel se jette dans la rivière des Ha! Ha! En amont de ce cours d'eau, il y a trois ou quatre cultivateurs établis dans les bois à l'ouest de la rivière des Ha! Ha!; la ligne principale télégraphique entre la baie des Ha! Ha! et la Baie Saint-Paul-Est à l'est de la rivière des

Ha! Ha! Cette ligne d'embranchement, de trois milles de longueur, n'a été construite que pour fournir un prétexte d'ériger un pont et de réparer la chaussée. Il n'est jamais transmis de messages sur cette ligne, sauf pour les chasseurs qui poursuivent le caribou à l'automne. Dépense parfaitement inutile.

Rivière aux Cèdres.—Dépense, $187.63. Cet argent a été consacré à la construction d'un pont qui se trouve sur la route provinciale de Chicoutimi à la Baie-Saint-Paul. C'est un chemin du gouvernement provincial qui, chaque année, le répare à ses frais. Le gouvernement fédéral fait la même chose.

Saint-Félix-d'Otis.—Dépense, $199.96. Il y a là un lac connu sous le nom de lac Otis, dans le township d'Otis. De ce lac sort un petit cours d'eau gagnant le nord-ouest et se jetant dans la rivière Saguenay. A l'endroit où le chemin provincial traverse cette rivière, on a construit un pont. On n'aurait pas dû le construire aux frais du gouvernement fédéral. C'est un pont municipal, comme les autres.

L'été dernier, on a construit le pont sur la rivière Balin. Cette dépense figurera dans le prochain rapport de l'auditeur général. L'été dernier, on a dépensé plusieurs centaines de dollars dans les mêmes circonstances. Ce pont est situé entre Sainte-Anne et Saint-Fulgence, deux paroisses populeuses et au sein de municipalités prospères sur la route publique.

Il y a cinq ou six maisons d'habitation à un endroit appelé lac Clair dans le township de Falardeau. C'est un endroit où les sportsmen se livrent à la pêche. On a construit une ligne de Sainte-Anne à Chicoutimi, dans le canton Tremblay, jusqu'au lac Clair, à 22 milles de distance. Il y a peut-être vingt familles situées sur le parcours de la ligne et trois stations. La première station (n° 1), dans le rang 6, se trouve à une minuscule scierie mécanique, dans le canton Tremblay: la station (n° 2), est à l'extrémité du lac Charles, où il y a environ trois ou quatre colons et la station (n° 3), au lac Clair, où se trouvent trois ou quatre colons. La ligne est utilisée par les sportsmen, mais jamais par les colons, sauf dans les cas d'urgence où on a besoin des services du médecin et du prêtre. Un chemin fort reboteux mène au lac Clair, traversant sur une distance d'environ trois milles des terrains calcaires. Le Gouvernement dépense chaque année environ $100 en travaux sur ce chemin, à cet endroit du canton Tremblay. Cette dépense est probablement couverte par l'item: Canton Tremblay, emplacement, chaussée et propriété dans la municipalité, $300.

Règle générale, une grande partie des crédits votés pour les télégraphes est consacrée à la reconstruction ou à la réfection des ponts, aux travaux réparateurs des chemins et à d'autres ouvrages qui sont complètement en dehors des attributions du gouvernement fédéral.

Je possède aussi quelques renseignements au sujet de quelques-uns de ces quais, et afin de prouver au ministre que mes affirmations . . .

M. CARVELL : Voilà encore le député de Saint-Antoine.

M. FOWLER : Réellement ? Eh ! bien, c'est le député de King-et-Albert qui discute la question maintenant. Il y a deux comtés : Laval et Terrebonne.

M. CARVELL : Il est malheureux que vous n'ayez pas de vues animées pour appuyer votre démonstration.

M. FOWLER : Vous feriez une jolie vue animée qui servirait à éloigner les corbeaux d'un champ de grain. Il y a une rivière qui sépare ces deux comtés et on a ourdi un projet dans le but de construire un quai dans une localité nommée Saint-François-de-Sales.

L'hon. M. PUGSLEY : Quel est le nom de la rivière?

M. FOWLER : J'irai aux renseignements. Je vois sourire le ministre. Il est en effet bien singulier que j'ignore le nom d'une rivière de la province de Québec ! Mes connaissances en matière de géographie soutiendraient bien la comparaison avec celles du ministre des Travaux publics ou de ses amis qui éclatent quand il se met en frais de faire de la comédie. On a construit un quai à Terrebonne et un autre quai dans le comté de Laval, à Saint-François-de-Sales. Le besoin de ce quai ne se faisait nullement sentir. Les besoins du commerce ne le demandaient point.

L'hon. M. PUGSLEY : Comment l'honorable député sait-il cela ?

M. FOWLER : Parce qu'il en est réellement ainsi. Le ministre affirme-t-il qu'il y ait du trafic à ces quais ? Il reste muet.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député fait une certaine affirmation, il prétend que le Gouvernement a construit certains quais là où il n'y a pas de trafic. L'honorable député se doit à lui-même de faire connaître au comité la source de ses renseignements, afin de permettre de constater l'authenticité de ses renseignements.

M. TAYLOR : Le ministre a fait construire ces quais ; par conséquent, il doit être en mesure de nous dire s'il y existe quelque trafic.

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'étais pas encore ministre quand on a construit ces quais.

M. TAYLOR : Vous êtes responsable des travaux exécutés par votre ministère.

M. FOWLER: Le ministre semble tout ignorer dans son ministère et il ne saurait dire si ces quais sont construits dans des eaux navigables ou non. Voici un exposé de faits à cet égard :

En 1904-1905 et en 1905-1906, paraît-il, on a dépensé environ $50,000 pour la construction de deux quais, sur les côtés opposés de la rivière, entre Terrebonne et l'île Jésus. Les quais une fois construit, le conseil municipal de Terrebonne érigea un pont pour relier ces deux quais, au coût de $38,000. Ce pont de

Terrebonne relie l'île Jésus à la terre ferme, du côté nord, en traversant la rivière des Prairies. C'est à une distance assez considérable en amont du pont de la compagnie du chemin de fer du Pacifique qui n'est pas un pont tournant et obstrue réellement la rivière, sauf, pour les petits bâtiments. Il n'y a pas de navigation sur cette rivière, en amont de Lachenaie, à quatre milles en aval du pont et cependant le gouvernement, ces années dernières, a dépensé $56,000 en travaux de dragage entre Charlemagne et Terrebonne. Ces travaux de dragage n'ont d'autre objectif que de justifier la dépense exécutée à Terrebonne et à Saint-François-de-Sales. Pas un seul bateau n'a remonté la rivière jusqu'à Terrebonne depuis vingt ans, et cela seulement aux hautes eaux du printemps. Le résultat du dragage n'est qu'un fossé d'environ 20 pieds de largeur, avec de la terre rejetée chaque côté, qui retombe de nouveau dans le fossé.

Vient ensuite la rivière du Moulin, dans le district du Lac-Saint-Jean. Cela figure sous la rubrique de travaux protecteurs. Voici un exposé de faits à cet égard :

Rivière du Moulin—Travaux protecteurs.

Dans le rapport de l'auditeur général pour 1905-1906, page V—329, figure l'item $4,090.75; en outre, dans le rapport de l'auditeur général pour 1906-1907, page V—165, sous la rubrique de " quais du lac Saint-Jean ", figure un item de $676.22 et plus loin à V—176, un item de $1,469.39, soit une totalité de $6,236 dépensés au cours de deux ans. La rivière du Moulin est un cours d'eau d'un assez fort volume qui se jette dans le Saguenay, du côté sud, à un quart de mille à l'est de la ville de Chicoutimi. La grande route publique entre Chicoutimi et Bagotville traverse le cours d'eau par un pont, à environ 200 pieds de l'embouchure de la rivière. Il existait autrefois sur ce cours d'eau un pont de bois construit par les autorités municipales. La municipalité désirait faire remplacer ce pont de bois par un pont en fer et elle décida de le faire. Le conseil municipal de Chicoutimi paya à un entrepreneur le prix d'une culée en pierre, du côté est, et persuada à l'ingénieur ordinaire de proposer au gouvernement l'érection d'une jetée en béton de grandeur similaire du côté ouest, et un pont en fer construit par les autorités municipales relie les deux quais. Le pont et la jetée en pierre donnés à l'entreprise avaient coûté environ $8,000; le jetée en béton seule, construite du côté ouest par le gouvernement, coûta $6,236. La municipalité ne voulait pas consacrer $8,000 ou $10,000 à un pont qu'il était impossible de construire pour une somme inférieure à $15,000, y compris les culées. Les autorités municipales s'adressèrent au gouvernement provincial, qui leur accorda quelque centaines de dollars, puis elles décidèrent d'intéresser à leur projet le député fédéral, M. Girard, qui leur conseilla de dresser une requête—conseil auquel elles obéirent—cette requête affirmant que la rivière remplissait le Saguenay et augmentait les travaux de dragage. M. Girard déclara que sur cette exposition de faits il essayerait d'obtenir de l'argent du gouvernement et l'ingénieur, bien qu'il fût au courant des faits, dressa un rapport basé en ce sens.

La rivière est encaissée dans des rochers, son lit est recouvert de cailloux et la rivière charrie toujours un peu de sable. En outre, la rivière Saguenay est très profonde, de l'embouchure de la rivière du Moulin, en aval sur une certaine distance et les opérations de dragage se font sur ces barres à quatre milles en aval du cours d'eau. Par conséquent, les excuses alléguées à l'appui de ces travaux protecteurs étaient absolument fictives. C'est ce qu'on appelle un ouvrage de protection, mais en réalité, de chaque côté de la jetée il y a des quais en bois, qui protègent suffisamment la rive à cet endroit, et ces rives se composent en partie de rochers.

L'hon. M. PUGSLEY : S'il n'y a pas de navigation à cet endroit, à quoi bon ces quais ?

M. FOWLER : Jetées, quais, piliers, ou tout autre nom, peu importe.

L'hon. M. PUGSLEY : Qui a construit ces quais ?

M. FOWLER : Je l'ignore, mais cela n'intéresse en rien la question.

L'hon. M. PUGSLEY : Est-ce là un de ces quais dont vous avez la photographie ?

M. FOWLER : Oui, je vais la passer au ministre ; j'ai même les plans. Je vais maintenant fournir au ministre de nouvelles lumières :

Il y a plusieurs années, à Clark-City, du côté ouest de la baie des Sept-Iles, la compagnie de navigation, de chemin de fer et de force de la rive nord commença la construction d'une grande usine à pâte de bois. Cette compagnie fut primitivement formée par des citoyens de Toronto. Plus tard, nombre d'Américains acquirent des intérêts dans la compagnie. La première année de son exploitation à l'endroit mentionné, la compagnie commença la construction d'un quai. Plus tard, elle persuada au gouvernement fédéral d'entreprendre ces travaux comme ouvrage d'utilité publique générale, et le gouvernement se laissa convaincre. Le département qui est chargé de cette catégorie de travaux donna ordre à son propre ingénieur de coopérer avec l'ingénieur ordinaire chargé des travaux, et ces travaux furent entrepris au compte de l'Etat; or ils étaient à peine à moitié achevés, que déjà ils avaient coûté plus de $75,000 et l'ouvrage mal construit s'affaissa en partie dans la mer.

A la lumière des faits passés, cet écroulement était la preuve la plus évidente que c'était là un ouvrage de l'Etat, entrepris par le Gouvernement actuel. La tour Laurier s'est écroulée, le pont Laurier s'est effondré et repose aujourd'hui au fond du fleuve Saint-Laurent, le dragueur "Laurier" a coulé bas, et nous savons ce qui va arriver au gouvernement Laurier aux prochaines élections générales.

Le bois le plus dispendieux utilisé dans ces travaux est le *pitch pine* importé des états du Sud et qui coûtait primitivement sur place 12 cents par pied de 12 pouces carrés. Le bois et l'encoffrement étaient supérieur à tout ce que j'ai jamais vu et certainement bien supérieurs à tous les ouvrages en bois qu'on peut voir autour du port de Montréal. Mais malheureusement, vu l'inexpérience de ce fameux ingénieur ordinaire, on n'avait utilisé

dans la construction de ce quai que la moitié de la quantité de fer nécessaire pour résister à l'effort que cet ouvrage devait subir. Cependant, ce n'est pas là la cause de l'écroulement. Le fond sur lequel étaient censés reposer les 14 pieds de lourd encoffrement (le quai ayant une longueur de 1,400 de longueur sur 52 pieds de largeur) consistait au sommet de 4 à 6 pieds de boue molle dans laquelle il était possible d'enfoncer un poteau de 6 pieds. Sous ce fond de boue, sur une profondeur de 20 pieds, le sol ou le lit se composait d'un mélange de sable et de gravier. Après avoir mis l'encoffrement en place avec suffisamment de leste en enrochement pour l'assujettir, ce brillant ingénieur décide d'obtenir un dragueur et d'approfondir la rivière de chaque côté de l'encoffrement, jusqu'à 30 pieds. Ces travaux de dragage étaient entrepris et terminés en partie, lorsque soudain plus de 600 pieds du quai s'affaissèrent, partie d'un côté et partie de l'autre côté. En fait, cette partie-ci était moitié tordue et ressemblait à un tire-bouchon. Cela avait coûté au gouvernement à peu près $75,000. Le crédit primitif, me dit-on était de $90,000.

L'année dernière, les travaux de reconstruction furent de nouveau confiés à la compagnie ci-dessus, qui les avait d'abord commencés entièrement dans son intérêt particulier, personne autre ne se rendant jamais à cet endroit à moins d'avoir quelque affaire avec la compagnie.

Aux Sept-Iles, il doit être construit un autre quai. Le petit village à cet endroit a été récemment constitué en corporation, et le représentant du comté de Saguenay a décidé, il y a deux ans, qu'il serait opportun, en vue de s'assurer les suffrages des habitants, d'y faire construire un quai par le gouvernement. Il s'est rendu sur les lieux l'été dernier, et une assemblée fut convoquée pour discuter le question de la construction de ce quai. Il a déclaré, entre autre chose, que le gouvernement ayant voté de l'argent pour la construction d'un quai à Sept-Iles (voulant dire le quai en construction à Clark-City), il leur faudrait en demander un pour le canton d'Arnaud. Quiconque ne connaît pas le pays, ne se rendrait pas compte que cette requête visait réellement la construction de deux quais aux Sept-Iles. En effet, il est situé sur le côté de la baie des Sept-Iles. Ce quai ne sera d'aucune utilité, l'eau étant très peu profonde sur une grande distance à partir du rivage, et aucun steamer ne serait en mesure d'y accoster, même s'il pouvait être construit moyennant une dépense modérée. Ce quai devra coûter très cher et ne rendra que fort peu de services à vingt bateaux de pêcheurs, à peu près, qui fréquentent l'endroit et y font la pêche une partie de l'été. Et il n'y aura pas plus que la moitié de ce nombre de bateaux pour utiliser le quai, car le village est situé directement le long de la grève il ne s'y trouve qu'une rangée de maisons comprenant à peu près quatre-vingts familles, et nombre des hommes ont depuis longtemps rénoncé à la pêche pour s'engager dans les diverses exploitations forestières des environs.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable membre prétend-il qu'un second quai est en construction aux Sept-Iles?

M. FOWLER.

M. FOWLER : Non, il y en a un qui n'est que projeté. Je mets le ministre en garde contre la construction d'un quai, non pas aux Sept-Iles, mais dans le township voisin. Il se trouve une ligne télégraphique à la Pointe-aux-Esquimaux qui est la propriété du Gouvernement. Il y a plusieurs années, mais après 1896, les gens de l'endroit décidèrent qu'il serait à propos de construire un nouveau pont sur un ruisseau qui traverse la paroisse ; mais comment se procurer les fonds nécessaires à l'exécution de ce projet ? Le représentant du comté eut vite trouvé la solution. Il leur conseilla de soumettre que la construction de ce pont était nécessaire en vue de l'entretien de la ligne télégraphique du gouvernement. C'est apparemment sous ce jour qu'il présenta la chose à Ottawa, et, l'été suivant, il fut construit un pont sur ce ruisseau, où parfois il ne coule pas plus de quatre pouces d'eau ; la dépense fut de $400, et portée au compte des lignes télégraphiques du département. Le chiffre de la dépense était assez raisonnable, mais la dépense elle-même était inopportune.

Le moyen le plus récemment trouvé pour se procurer des fonds, et que le représentant de Saguenay paraît affectionner particulièrement, se rattache à la construction des chemins. Des crédits à cette fin sont votés de temps à autre, et bien entendu, dépensés ; mais on n'observe aucune amélioration dans les chemins. Des bandes d'hommes sont envoyés sous la direction de contremaîtres locaux ; mais ils se bornent à couper les petits sapins qui repoussent le long de la ligne télégraphique, où le défrichement a été effectué il y a nombre d'années. J'entrerais dans plus de détails à cet égard s'il n'était déjà près de minuit.

Il est une autre dépense à laquelle je désire faire brièvement allusion. Il doit être construit sur la rivière Chaudière un pont reliant les comtés de Beauce et de Compton, dans la ville du lac Mégantic. Nous ne sommes plus ici dans le comté de Chicoutimi ; mais évidemment, les représentants de Beauce et de Compton se sont inspirés des méthodes de l'honorable député de Chicoutimi. Bien entendu, les partisans de l'honorable membre chanteront ses louanges parce qu'il a réussi à obtenir du Gouvernement des sommes considérables qui seront dépensées dans le comté ; mais il se trouve d'autres circonscriptions où cette manière de faire ne paraîtra peut-être pas aussi admirable. Quoi qu'il en soit, je considère que le Gouvernement fédéral ne devrait dépenser d'argent que pour des fins fédérales, et non pas pour des fins provinciales ou municipales, et que toutes les parties du Canada devraient être traitées de la même manière. J'ai déjà signalé cet abus au ministre ; je l'ai supplié de rendre justice à sa propre province, et je lui fais observer à quel point sont favorisées certaines régions, comme le comté de Chicoutimi, par

opposition aux passe-droits que l'on fait à la province du Nouveau-Brunswick.

Ce pont de Lac-Mégantic doit être construit sur la rivière Chaudière et relier les comtés de Beauce et de Compton à cet endroit. Comme cette rivière n'est pas navigable, le gouvernement fédéral doit bâtir la moitié du pont sur la rive du comté de Beauce, en lui donnant le nom de quai, et va permettre à la ville de Mégantic de construire un quai s'y reliant à partir de la rive qui est dans le comté de Compton. Le gouvernement provincial, va faire en sorte d'accorder à la ville de Mégantic $2,000 en vue de solder sa part des frais. Et, si je ne me trompe, nous avons voté en 1905-1906, $5,000 et en 1906-1907, $5,000, et cette année, nous avons un renouvellement de crédit de $5,000 en vue de l'exécution de ces travaux. Il a été dépensé jusqu'ici à ce sujet à peu près $12,000. Ainsi donc, non seulement dans le comté de Chicoutimi, mais dans d'autres circonscriptions également, nous voyons qu'on recourt à cette pratique, et qu'on prélève sur le Trésor fédéral des sommes pour l'exécution de travaux qui devraient être soldés par les autorités provinciales ou municipales.

M. J. GIRARD (Chicoutimi) (texte) : Monsieur le président, avec votre permission, je crois devoir fournir certaines explications en réponse à toute la discussion qui vient de se faire sur la manière dont l'argent public est dépensé dans le comté que je représente ici. Je regrette de ne pouvoir le faire aussi bien en anglais qu'en français, mais afin d'être plus clair, et d'être plus court, je profiterai de mon droit de parler en français.

Mon honorable ami de King-et-Albert (M. Fowler) s'est chargé de condamner le Gouvernement au sujet de certains travaux qui ont été faits, avec l'assentiment du ministre, à titre de pont et de réparations applicables aux lignes de télégraphe, lignes de télégraphe que le pays a construites à travers mon district dans l'intérêt public, et non dans un intérêt purement local.

J'ai l'honneur de représenter ici un comté unique par son importance et surtout son étendue. La majeure partie du fleuve Saint-Laurent, sur la côte Nord, est dans mon comté. Pour les besoins de la navigation, le Gouvernement a construit une ligne télégraphique sur cette côte. Cette ligne est pour le bénéfice exclusif du pays en général, et non pas pour l'avantage des habitants de mon comté. Accidentellement, il se trouve le long de cette ligne, de petits groupes d'habitants, de petits villages, à certains endroits formés de pêcheurs, et ailleurs de quelques pêcheurs et cultivateurs ; mais dans la majeure partie des cas, il n'y a pas de municipalités organisées. Dans d'autres parties, afin de donner aux gens l'avantage de voter, on a formé des municipalités dont la valeur représente peu de chose. Quand on a établi cette ligne télégraphique, on l'a fait sans calcul et sans précaution, elle a été pour ainsi dire imposée à ces gens, au détriment de tout le monde. On a planté des poteaux contrairement aux lois provinciales et aux lois fédérales, et chaque poteau qu'on plantait en dedans des fossés du chemin, mettait un obstacle à la circulation. Ces travaux ont été faits quand les amis de l'honorable député de King-et-Albert étaient au pouvoir. Je parle des constructions qui ont été faites depuis 1880 à 1896, constructions ou travaux qui ont été faits avant que je sois député ici, et aujourd'hui, le Gouvernement et votre humble serviteur sont tenus, en honneur et en conscience, de réparer les erreurs du passé autant que la loi et le bon sens le permettent. Et voici que mon honorable ami, ignorant de qui il est l'instrument, s'en vient par une critique injuste, forcer la population intéressée de rétablir, par mon entremise, les faits tels qu'ils sont, et donner les responsabilités à qui de droit.

Je regrette que mon honorable ami ne puisse pas bien saisir ce que je dis, mais profitant de l'avantage que j'ai de pouvoir parler en français, je tiens à prouver au Gouvernement et au ministre des Travaux publics que, dans toute cette histoire d'enquête, au comité des comptes publics, confiée à mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames), il n'y a qu'une machination locale organisée par une agglomération de soi-disant rouges ou bleus, ne représentant aucun parti politique, mais n'étant qu'une petite clique de spéculateurs de mon comté, qui fournit à l'honorable député de Saint-Antoine, les informations sur lesquelles il a basé son action, ignorant que ces informations sont contraires aux faits, à la vérité et à la justice, et les a remises au député de King-et-Albert qui vient de les ramener devant la Chambre d'une manière très habile, vu qu'il ne savait pas ce dont il parlait, se chargeant sans s'en apercevoir, de bonne foi, je le crois, de répéter devant la Chambre une série de sornettes dont il n'aurait jamais parlé s'il avait pris le temps de se renseigner, car alors il aurait su qu'il n'avait aucun intérêt à répéter des histoires comme celles-ci qui, finalement, retombent sur le dos de ses amis.

Il y a 40 ans, à peu près, le Gouvernement du Canada crut bon et avec raison, de construire une ligne télégraphique, depuis la Baie-Saint-Paul, dans le comté de Charlevoix jusqu'à la ville de Chicoutimi, dans le comté de Chicoutimi-et-Saguenay, afin de donner à la population de ce district, absolument isolée alors, l'avantage d'une communication d'affaires plus à la mode. Il profita pour cette construction du chemin ouvert par le gouvernement provincial, entre Saint-Urbain et Saint-Alexis, à travers les Laurentides. Ce chemin,—aussitôt le chemin de fer de

Québec au lac Saint-Jean rendu à Chicoutimi,—fut abandonné par le gouvernement provincial, et depuis le gouvernement fédéral, pour protéger sa propriété dans la ligne télégraphique dont je viens de parler, a été et est encore obligé de réparer ce chemin pour les besoins du maintien.

A 18 milles de la paroisse de Saint-Alexis, se trouve le canton Ferland où un petit groupe de colons se sont placés avec avantage. Vu leur éloignement, ils se sont adressés, par moi, au ministre des Travaux publics, pour lui demander de vouloir bien, sur sa ligne principale de la Baie-Saint-Paul à Chicoutimi, construire une ligne,—ce que je pourrais appeler un appendice,—de deux milles environ de long, afin d'améliorer leur position et de les mettre en communication plus facile avec le reste du monde. Cette requête a été immédiatement accueillie avec grand plaisir, vu qu'elle n'entraînait qu'une minime dépense, et rendait à la colonisation dans mon district un service relativement considérable. En face d'une action comme celle-ci, que je considère très louable, mon honorable ami de Saint-Antoine, au comité des comptes publics l'autre jour, à cheval sur sa vertu, faisait une scène délirante dont ceux qui en ont été témoins se rappelleront longtemps. Les colons intéressés qui liront l'information que je leur fournis aujourd'hui, seront très heureux d'inviter mon honorable ami à aller leur expliquer comment il a pu trouver un scandale et un gaspillage d'argent dans cette construction. Le pont sur la rivière des Cèdres, dont mon honorable ami a parlé, est dans la partie du chemin que je viens de citer, par conséquent, fait partie de l'entretien de la ligne de télégraphe. Plus à l'ouest, on trouve la savanne dont a parlé mon honorable ami le député de King-et-Albert, sur le chemin de Saint-Alphonse à Chicoutimi où il a trouvé encore une espèce de scandale. Qu'il me soit permis de lui dire que si, lors de la construction, ses amis qui l'ont faite, au lieu de planter des poteaux de télégraphe en dedans les fossées du chemin, les avaient plantés suivant la loi, au bon endroit, en dehors des fossés, ceux qui l'ont informé, malicieusement, n'auraient pas eu la peine de se servir de lui comme instrument pour fausser l'opinion et créer des misères au Gouvernement, lorsqu'il n'y a, dans tout cela, qu'une simple question d'affaires, qui a été discutée avec précaution par les fonctionnaires du département, et le conseil de la paroisse de Saint-Alphonse qui, en face des troubles et des dommages qui lui étaient imposés par cette construction impossible, réclamait du Gouvernement des indemnités auxquelles il avait droit ou demandait au Gouvernement de déplacer sa ligne. Tous les intéressés ensemble ont accepté, comme une chose juste, l'idée de la réparation actuelle qui en est une des plus pratiques et des plus sensées que le Gouvernement pouvait faire dans les circonstances.

Mon honorable ami a parlé d'un pont à L'Anse-Saint-Jean auquel il a trouvé moyen de mêler une question de maison d'école, et d'affirmer, comme preuve de son allégation, que le pont n'est pas même en rapport avec la ligne télégraphique. Je vais payer les dépenses de mon honorable ami pour aller voir, afin qu'il puisse juger de la valeur et de la conscience de ceux qui l'ont informé ;—et il trouvera que le pont en question est juste en face du bureau de télégraphe de la paroisse et de la résidence du réparateur de la ligne entre l'Anse-à-Cheval et Saint-Alexis. Il trouvera de plus qu'avec $200, montant appliqué à la construction d'un pont d'une couple de cents pieds de long, il est difficile de trouver qu'on a fait un pont public, à moins qu'il n'y ait miracle quelque part ; mais il apprendra que le public, profitant du fait que le département avait besoin de la construction de ce pont pour faciliter l'ouvrage à son réparateur, s'est associé à lui, en corvée, et a fait un pont de sept à huit cents piastres, ce qui ne peut pas être appliqué à mal à qui que ce soit. De là, passons à Saint-Félix-d'Otis ; c'est une construction en plein bois, il n'y a pas de municipalité, il y a un groupe de colons, c'est sur le chemin de la malle de Saint-Alexis à l'Anse-Saint-Jean. Le Gouvernement a été obligé de bâtir là un camp pour l'hiver, afin de protéger le courrier de la malle contre les tempêtes. Un pont s'effondrait, en vertu du même principe qui a permis au gouvernement fédéral de bâtir un camp pour le courrier de la malle, et de payer $40.00 par année au gardien pour la protection des voyageurs, il a été permis de réparer le pont dont je viens de parler, sans qu'il y ait eu scandale ni détournement de fonds.

Mon honorable ami a parlé du télégraphe au Lac-Clair, au nord de la rivière Saguenay. C'est encore une construction comme celle de Ferland dont j'ai parlé tantôt, au profit de colons isolés, éloignés de toutes communications, mais souscripteurs au trésor fédéral, comme mon honorable ami qui se plaint, et ayant droit comme lui de retirer du gouvernement fédéral, lorsque le bon sens le permet, les améliorations permanentes auxquelles ils ont droit. Mon honorable ami a parlé de souscriptions dans les chemins de la paroisse de Sainte-Anne. Si les souffleurs qui lui ont mis la parole en bouche ici, avaient voulu lui dire la vérité, il aurait appris que, pour bâtir sa ligne télégraphique à travers la paroisse, et en raccourcir la longueur, d'accord avec le conseil, il a passé sur des terrains privés, ce dernier garantissant au Gouvernement le droit de passage pour une somme de trois cents dollars qui lui a été payée, marché absolument clair et honnête, au profit du département.

M. GIRARD.

Tout d'un coup mon honorable ami a sauté de Sainte-Anne à la Pointe-aux-Esquimaux, distance d'a peu près 600 milles, où il a trouvé encore un pont de télégraphe. Si mon honorable ami avait voulu consulter la carte, avant de se prêter comme instrument aux souffleurs qui l'ont si mal renseigné devant cette Chambre, il aurait vu qu'entre Sainte-Anne et la Pointe-aux-Esquimaux il y a trente ou vingt-cinq rivières sur lesquelles, pour les besoins de l'entretien de la ligne télégraphique, il y a des ponts construits par le département, à la Pointe-aux-Esquimaux comme ailleurs. Or, à cet endroit que je viens de mentionner, il y a un village composé de pauvres pêcheurs de la côte Nord, qui seront très heureux d'apprendre par la voie des journaux que le parti conservateur s'est chargé, en pleine Chambre, de blâmer le Gouvernement qui n'a pas peur, parce qu'il y a des maisons dans leur village, de construire un pont dans leur village tout aussi bien qu'il le fait en plein bois.

Mon honorable ami comprendra que dans toute cette affaire il est le jouet d'une organisation qui ne lui veut aucun bien, encore moins à son parti, et je suis sûr qu'à l'avenir, avant de se prêter à de semblables machinations, il prendra le temps de s'assurer de la valeur des personnes qui requerreront ses services pour critiquer devant la Chambre.

Avant de laisser toutes les insinuations qui ont été lancées, au sujet de toutes les réparations télégraphiques faites dans mon district, je crois devoir répéter que le comté de Saguenay, qui fait partie de mon district, a une position géographique spéciale, et une population placée ici et là, suivant les avantages naturels qui ont pu l'inviter à se fixer à ces différents endroits, qui a été absolument négligée et pratiquement oubliée par le gouvernement de Québec, tout le temps, et par le gouvernement fédéral jusqu'à ces sept ou huit dernières années. Cependant, cette population, qui se compte dans les 9 à 10,000 habitants a fourni au Trésor fédéral un revenu considérable depuis la Confédération, et il me fait peine de constater qu'un de mes bons amis de cette Chambre trouve mal que le Gouvernement actuel s'occupe un peu de relever le niveau auquel ces gens ont été laissés très longtemps, et de leur donner un peu l'ombre des améliorations auxquelles elle a droit. Mais je ne blâme pas trop ce brave collègue parce que je suis convaincu qu'il a été de bonne foi et n'a jamais compris qu'il servirait, en critiquant comme il vient de le faire, de jouet à une organisation qui rit là-bas du coup qu'elle vient de lui faire faire.

Mais je crois de mon devoir, avant d'aller plus loin, d'affirmer devant cette Chambre que toute cette critique n'est pas celle de l'opinion publique chez nous, et que ce n'est qu'une petite spéculation d'une petite poignée d'intrigants qui, ayant peur de la responsabilité de leur action, n'ont pas été assez généreux de charger mes honorables amis de Saint-Antoine et de King-et-Albert de rendre leurs noms publics, mais ont cru pouvoir rendre le parti conservateur de mon district responsable de leur action en faisant passer leurs plaintes par deux des membres de l'opposition ici. Mais il me fait plaisir de déclarer que je suis en mesure de protester contre cette tentative de mêler un certain public dans cette affaire, et il y a quelques jours je recevais une lettre d'un chef important du parti conservateur du comté de Chicoutimi, me disant que le parti conservateur du district répudiait absolument l'intrigue qui se passait ici, apparemment en son nom, et était joyeux de ce qu'aucun Canadien français de l'opposition n'avait voulu se charger de ce qu'il appelle bien franchement la salle besogne que l'on fait faire ici par d'autres. Il me dit d'assurer le Gouvernement que le parti conservateur du comté comme corps, à l'exception de certains membres qu'il répudie, est assez généreux et assez respectueux de soi-même pour ne pas faire faire la guerre au Gouvernement, quel qu'il soit, au moyen de faveurs qu'il lui a demandées lui-même par requêtes souvent répétées. Je tiens à ce que le Gouvernement comprenne bien l'importance de cette déclaration.

Mon honorable ami a parlé d'une pile de pont sur la rivière du Moulin ; il a exhibé une photographie qu'il a transmise ensuite au ministre et a lu une série d'informations écrites qui lui ont été nécessairement fournies par la clique dont je viens de parler, fausses de leur nature et contraires aux faits et aux circonstances locales. Qu'il me soit permis de dire à mon honorable ami que cette pile a été faite par les ingénieurs du département des Travaux publics, comme pilier de protection parce que les revêtements en bois dont il a parlé commencent à s'effondrer, que partout où ils tombent la grève s'en va sous l'effet de la gelée, et qu'un jour ou l'autre, ces revêtements en bois devront être remplacés par des revêtements en pierre, continuation du pilier en question, si l'on veut empêcher que le creusage du Saguenay qui est commencé et se continue pratiquement, ne soit rempli par la terre qui a été gardée jusqu'à présent par les constructions en bois dont je parle. Mon honorable ami a prétendu que les entourages de la rivière du Moulin à l'endroit du pilier qu'il critique sont des rochers. Qu'il me soit permis de lui dire que c'est vrai du côté est, mais que pour placer le pilier en question, il a fallu planter des pilotis de 30 pieds de long ; par conséquent le rocher, si rocher il y a, est très loin et ses informations sont loin d'être exactes. Voilà la vérité vraie au point de vue du département. Lorsque le pilier a été fait la paroisse de Chicoutimi m'a présenté une re-

quête signée par tout le monde, appuyée par le conseil, demandant au Gouvernement la permission d'y placer l'extrémité ouest d'un pont en construction par elle. Le ministre n'a pas répondu et le conseil a risqué la pose du pont quand même. Mais supposons que l'objet en vue ait été réellement de faire une pile de pont, je ne crois pas que j'aurais raison, ni le Gouvernement non plus, de rougir de cette action, pour les raisons que voici : en 1893, j'avais l'honneur de représenter le comté du Lac-Saint-Jean à la législature de Québec. La colonisation dans ce district était alors en voie de paralysie ; il fallait faire de grandes constructions pour rétablir la confiance. Deux ponts évalués à cinquante mille piastres devaient être construits absolument et sans délai. Le gouvernement décida d'entreprendre cette dépense, mais il crut pouvoir escompter le bon vouloir du gouvernement fédéral d'alors. Je fus délégué à Ottawa pour discuter l'affaire avec l'honorable M. Ouimet, ministre des Travaux publics alors. Je lui soumis la proposition ; il appela son sous-ministre, M. Gobeil, son ingénieur en chef, M. Coste, à qui il soumit la question. Après discussion, le ministre décida avec plaisir de payer deux mille dollars pour la construction des deux piles chaque côté de la Grande décharge du lac Saint-Jean, à titre de quai. Le département de la colonisation à Québec fut informé de cette décision. Le pont se construisit et en septembre 1894 l'auditeur général permettait le paiement de ces $2.000 que vous trouverez dans les comptes publics et qui est confirmé par la lettre que voici :

Québec, 18 mars 1908.

Monsieur Joseph Girard, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 15 courant, à l'honorable M. Devlin, je m'empresse de vous informer que le pont de la Grande décharge a été construit dans le cours des deux années 1893 et 1894.

Nour avons reçu à titre de secours du gouvernement fédéral, la somme de $2,000.

Veuillez me croire,
Votre tout dévoué,
S. DUFAUX,
Sous-ministre.

L'hon. M. Ouimet, en donnant les instructions, me disait qu'il était heureux de pouvoir bénéficier de la latitude que lui laissait la loi fédérale et surtout l'honorable M. Foster, alors gardien solide du trésor public, pour aider la colonisation au lac Saint-Jean, dont la réputation comme pays agricole lui était connue et où la colonisation se portait avec tant d'avantage. Si, en 1894, le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances du temps approuvés par l'auditeur général, trouvaient qu'il était bien de souscrire à la construction de ponts dans mon district pour aider la colonisation, je ne vois pas pourquoi, en 1908,

les amis de ces messieurs, en vertu du même principe, peuvent critiquer la même action lorsqu'elle est faite par le Gouvernement actuel, qui est un gouvernement libéral. Il ne peut pas y avoir deux poids et deux mesures, et ce qui était très bien en 1894 ne peut pas être très mal en 1908. J'ai été à l'école de ces messieurs pour apprendre à faire le bien après eux ; je n'en ai pas regret, mais qu'ils ne me blâment pas aujourd'hui de profiter des leçons qu'ils m'ont données.

Mon honorable ami transmettait tantôt au ministre des Travaux publics, avec un sourire moqueur, une photographie du pont qu'il critique. Qu'il me permette de lui montrer, en réponse, une photographie d'une partie du pont dont je viens de parler, indiquant les piliers auxquels l'honorable M. Ouimet était si fier de souscrire les $2,000 dont je viens de parler. Si mon honorable ami avait su son histoire, s'il avait pris le temps de s'informer, il aurait certainement hésité à faire le four qu'il vient de commettre.

Mon honorable ami a parlé de certaines avenues au quai de Saint-Alphonse, avec photographies comme preuve, et a paru très scandalisé. S'il avait su son histoire il aurait encore évité de traiter cette question, parce qu'en 1894, lors de l'entrevue dont je viens de parler avec l'honorable M. Ouimet, celui-ci avait été très heureux le même jour de donner des instructions à son ingénieur, M. Blais, de faire à titre d'avenues d'un quai qui devait être construit plus tard, 3 milles de route en plein bois afin d'aider la colonisation au lac Saint-Jean dans le canton Tallon. Ces instructions étaient écrites en blanc et en noir et sont de record au département. Je vous demande, monsieur le président, si le mal est beaucoup plus grand, pour le Gouvernement actuel, de faire des avenues à un quai pour faciliter le commerce qui souffre des obstructions par les mauvais chemins, que pour le gouvernement de 1894 d'ordonner la construction, à titre d'avenues, à un quai qui n'existait pas, de route de colonisation de 3 milles de long.

Je regrette d'être obligé de répondre à mon honorable ami avec de semblables arguments, qui ne sont que de l'histoire politique de quelques années ; mais il m'a forcé d'en agir ainsi. L'honorable M. Foster, parlant le 12 mars dernier devant cette Chambre, disait que la loi fédérale n'établissait pas une limite exacte entre les travaux provinciaux et les travaux fédéraux ; que la conséquence était des abus de temps en temps, et qu'il fallait nécessairement que cet état de choses cesse et arrive à fixer la limite entre les deux. Il paraissait blâmer le Gouvernement actuel de ne pas agir ainsi. Je n'ai pas d'objection à ce que

le Gouvernement actuel prenne telle action s'il le juge convenable, mais je me demande pourquoi le Gouvernement actuel serait plus obligé que le gouvernement précédent d'amender la loi qui a été faite, avec bon sens, par les pères de la Confédération, et je ne puis admettre le droit à cet honorable membre de blâmer le Gouvernement actuel de faire ce qu'il était lui-même heureux de faire, quand il était trésorier du pays, lorsqu'il s'agissait de promouvoir le progrès dans quelque coin du pays que ce fut, même dans le comté de Chicoutimi-et-Saguenay.

Maintenant, monsieur le président, je crois que mon honorable ami comprend que ceux qui l'ont chargé de faire cette critique devant cette Chambre ne sont pas ses meilleurs amis. Je crois que lui-même ne les a pas vus du tout, et qu'il est purement et simplement chargé de continuer l'œuvre du député de Saint-Antoine. Probablement qu'il a cru avoir affaire à des amis dont, peut-être, il ignore les noms. Qu'il me permette de lui dire quels sont ceux qui sont au fond de cette affaire. M. Allain, M. Savard, M. Dubuc, M. Jos. Guay, de Chicoutimi, annexés de M. Ben. Scott, de Roberval, ayant comme instrument M. Simon Lapointe qui est venu à Ottawa porter ses dénonciations à l'opposition. MM. Savard et Allain se prétendent des libéraux, mais dans leur comité on accepte avec plaisir ceux dont je viens de parler, qui se disent des conservateurs. Ensemble ils ont préparé toute la trame. Ensemble ils ont délégué M. Lapointe à Ottawa ; mais le jour où M. Lapointe quittait Chicoutimi, MM. Allain et Savard écrivaient à un homme important d'Ottawa une lettre que j'ai vue, l'avertissant que M. Lapointe montait à Ottawa, donner à l'opposition une accusation contre le gouvernement, mais que c'était malgré eux ; ce qui me permet aujourd'hui de pouvoir dire à mon ami qu'au lieu de servir ses amis les conservateurs dans le comté de Chicoutimi-et-Saguenay, il est seulement l'instrument de certains individus qui se disent libéraux, qui se servent de M. Lapointe, lequel se dit conservateur, pour faire la guerre au Gouvernement sans que celui-ci les reconnaisse. C'est la grandeur d'âme de ces hypocrites que je tiens à établir devant cette Chambre et à faire apprécier par les ministres qui m'entendent. Il y a, en tout cela, de la jalousie et des besoins de spéculations privées que tout le public ne sait pas, mais que chez nous on apprécie justement.

Mon honorable ami a parlé du quai de Clark-City, dans la baie des Sept-Iles, et en a fait une peinture plus ou moins triste. Qu'il me permette de lui dire que ce quai a été fait par le Gouvernement, en vue de garder sa maîtrise sur l'abordage dans cette baie au lieu de le laisser entre les mains de particuliers qui auraient pu entraver le public obligé de s'en servir. La compagnie de Clark-City a dépensé, à l'heure qu'il est, un capital d'environ trois à quatre millions de piastres,—capital tout américain,—employé à créer une des plus belles industries du pays qui, d'ici à quelques semaines, va commencer à mettre ses produits sur le marché. Elle souscrit dans la construction du quai dont on parle un montant aussi considérable, sinon plus élevé que le pays a payé lui-même ; mais elle a consenti à laisser la maîtrise du quai absolument au Gouvernement, ce qui est considéré par les hommes d'affaires comme d'intérêt public. Bientôt à Clark-City il y aura une ville importante à la construction de laquelle le pays aura souscrit une somme peu considérable, et si je comprends bien, c'est la mode partout, dans le pays, que le Gouvernement s'empresse d'aider l'organisation de choses aussi importantes dans l'intérêt général.

Le 12 de mars dernier, mon honorable ami d'Argenteuil (M. Perley) faisait une sortie considérable contre le Gouvernement, sous l'inspiration des mêmes personnes que je viens de nommer nécessairement, parce qu'il avait construit sur la rivière Saguenay et près de Chicoutimi des estacades comme celles du Saint-Maurice. Il se plaignait aussi du fait que la compagnie de pulpe n'avait pas payé de droits et refusait de les payer, sous prétexte que ces estacades étaient tellement mal bâties, que la compagnie de pulpe qui les avait demandées ne voulait pas même s'en servir. Cette question est venue devant le comité des comptes publics. Une enquête a été faite. Il a été établi et prouvé par tous les fonctionnaires du département, depuis l'ingénieur en chef en descendant, qui s'occupent de cette question, que ces estacades ont été bien et duement construites et très bien faites, suivant les plans ordinaires du département ; mais que la compagnie de pulpe de Chicoutimi, qui avait pressé le Gouvernement pour obtenir la construction de ces estacades, avait voulu le lendemain du jour où le Gouvernement avait pris la décision d'agir, vendre au Gouvernement leur propre installation composée d'une chaîne d'un seul billot, d'un petit diamètre, vieux et mal posé, pour le prix et somme de $30,000. Qu'une expertise a été faite pour établir la vraie valeur de cette installation qui fut fixée de cinq à six mille piastres au plus, et que tout l'ouvrage de la compagnie depuis n'a été qu'un calcul, en décriant la construction du Gouvernement, sans s'occuper de la réputation des fonctionnaires qui avaient été mêlés à cette affaire, pour arriver à forcer le Gouvernement à acheter sa vieille affaire au prix de $30,000. La raison de cette conduite se trouve dans la lettre que voici:

Chicoutimi, 9 février 1906.

Monsieur Jos. Girard, M.P.,
Saint-Gédéon.

Mon cher Girard,—J'ai été chargé par le bureau de direction de la compagnie de pulpe de Chicoutimi d'essayer de m'entendre avec

vous sur certaines questions qui ont été déjà discutées assez souvent et qui n'ont pas été suivies de résultat favorable par suite de circonstances que nous connaissons; je suis autorisé à vous dire que mes co-directeurs à cette réunion qui a eu lieu en l'absence de M. Dubuc en Europe, reconnaissent qu'ils n'ont aucun blâme à vous adresser à ce sujet.

Notre compagnie passe par une crise sérieuse et cela ne vous étonne pas vous qui connaissez que nous avons toujours manqué de capital et que notre établissement coûte près de deux millions de piastres. Les directeurs de la compagnie ont fait preuve d'esprit public en établissant cette industrie à Chicoutimi et y ont mis pour la plupart tout leur argent, tout leur crédit, tout ce qu'ils avaient et même ce qu'ils n'avaient pas.

Après avoir souscrit $600,000 de capital, entièrement payé, émis $400,000 de débentures, placé un autre $400,000 de stock préférentiel, nous nous trouvons encore en face d'une dette flottante de plus de $200,000 qu'il nous faut combler sans faute et sans retard, et c'est afin de vous demander de venir à notre secours dans la mesure de vos forces que j'ai été chargé de vous écrire et de vous rencontrer si vous me le demandez.

Vous êtes un homme de ressources, vous l'avez prouvé en maintes circonstances, vous connaissez l'importance de notre entreprise, vous savez ce que sa chute voudrait dire pour Chicoutimi. Vous savez que si nous disparaissions, notre compagnie tombera entre les mains d'Américains qui la guettent comme une bonne affaire et vous êtes assez patriote pour faire ce que vous pourrez, honorable monsieur.

Si vous me demandez de vous rencontrer, nous discuterons ensemble quels sont les moyens à votre disposition pour nous aider et vous vous assurerez la reconnaissance des directeurs de notre compagnie. J'ai dit clairement en public récemment, quels sont les sentiments que j'éprouve à votre égard. Vous pouvez compter que ces sentiments sont absolument partagés par mes co-directeurs qui m'ont chargé de vous rencontrer.

Croyez-moi, votre bien dévoué,

J. D. GUAY,

Vice-président de la compagnie de pulpe.

La compagnie de pulpe de Chicoutimi étant en très mauvaises affaires, n'ayant pu arracher à la ville de Chicoutimi une souscription de $75,000, essayait de se reprendre un peu en travaillant pour extorquer au pays une somme de $25,000 qui aurait probablement fait son affaire. J'ai cru devoir soumettre cette demande de la compagnie aux fonctionnaires et aux ministres. Après avoir compris que la proposition que l'on faisait ne pouvait être considérée d'une manière honnête, j'ai laissé le département agir suivant sa conscience et je n'en ai pas de regret, mais la conséquence est toute cette intrigue devant la Chambre et devant le comité des comptes publics contre le Gouvernement et contre moi, parce que personne de nous n'a voulu consentir à endosser cet immense boodlage que l'on voulait nous imposer. Si j'avais consenti à servir d'instrument à ces messieurs et commettre cette saleté, je vous assure que le Gouvernement, moi et la Chambre n'aurions jamais entendu parler de cette critique que nous venons d'entendre à propos de quelques centaines de piastres dépensée dans l'intérêt public et au profit de pauvres gens qui méritent la considération du Gouvernement, d'abord et avant tout, parce qu'ils sont honnêtes et loyaux.

Avec le concours de ces mêmes messieurs et leur grande approbation, le Gouvernement a décidé de faire finir le creusage du Saguenay commencé par l'honorable M. Ouimet en 1894, et abandonné depuis. Tout le monde était d'accord, l'ouvrage commencé et allant bien, voici que, tout à coup, lord Strathcona, haut commissaire canadien à Londres, tel qu'il appert par une réponse à un ordre de la Chambre, écrivait au ministre de la Marine ici pour un nommé M. Becker, que personne ne connaît, que le creusage du Saguenay était une insanité, et qu'il fallait que cela cesse immédiatement, que le port de mer dans le district de Chicoutimi devait être construit à un endroit de la rivière Saguenay qu'on appelle Les Battures. Je fus consulté à ce sujet. Connaissant l'opinion de mon district, je résistai à cette demande sans trop savoir d'où elle venait, et le Gouvernement continua les travaux. J'ai dû subir de la part de certaine personne, une hostilité continuelle depuis, que je ne pouvais m'expliquer. Mais voici une lettre qui va vous dire l'auteur de cette demande ridicule et qui va vous dire pourquoi le monsieur nommé me poursuit de sa haine et de sa vengeance. Voici deux lettres qui vous expliqueront cela :

Québec, 3 avril 1908.

Monsieur Jos. Girard, M.P.,
Ottawa.

Mon cher Girard,—Je comprends qu'une demande a été faite par M. J. A. Dubuc pour la construction du quai aux Battures et pour la continuation de la voie ferrée jusqu'à eau profonde à cet endroit. Cette demande doit être faite pour la compagnie nouvelle du port.

Jusqu'ici la compagnie de pulpe de Chicoutimi a demandé le creusage des battures jusqu'à Chicoutimi. Vous et le Gouvernement vous êtes rendus à cette demande; des montants considérables ont été dépensés, et il n'y a aucune raison nouvelle pour que ces travaux ne soient pas continués; j'ai discuté la position avec MM. J. S. Scott, Lemoine et autres et ils admettent la même manière de voir que moi, si mes renseignements sont exacts.

M. Dubuc prétend que les travaux de creusage n'avancent à rien. Je sais, moi, que ces travaux sont très avancés, qu'ils le seraient encore davantage si on vous avait laissé faire l'été dernier. La moitié du creusage est fait à une profondeur de 18 pieds; je sais qu'en travaillant cette année et l'année prochaine, on rendra le creusage au quai du Gouvernement à une profondeur de 18 pieds. C'est

une affaire très importante pour Chicoutimi, pour nous de la compagnie de pulpe.

M. Dubuc est fâché contre Chicoutimi; il veut se venger du conseil de ville, et le dit à qui veut l'entendre. Je ne partage pas ses sentiments.

Je retourne à Chicoutimi demain; je vais me mettre en travers du projet de Dubuc, organiser une assemblée du conseil de ville et des citoyens et nous irons en délégation expliquer la position au Gouvernement aussitôt que vous le désirerez.

Si le chemin de fer doit se continuer, ce à quoi je n'ai pas d'objection, il doit aller à Saint-Alphonse de préférence au pied des Battures, mais nous voulons que le creusage soit continué également.

Vous pouvez compter sur moi, sur mon journal, sur mes amis, sur toute la population de Chicoutimi, je crois, pour appuyer ce que je vous demande.

Ne lâchez pas, l'heure est solennelle et nous avons besoin de vous.

Bien à vous,

J. D. GUAY,

Vice-président de la compagnie de pulpe de Chicoutimi.

10 avril 1906.

Mon cher Girard,—J'ai reçu votre lettre dimanche au moment de venir à Québec et j'ai rencontré Taché hier matin, ici au Frontenac. Il m'a donné de bonnes nouvelles.

Votre attitude rencontrera le sentiment général à Chicoutimi, à part la faction de Dubuc, qui n'est pas bien grosse, vous le savez.

Vous aurez nos requêtes pour Pâques.

Taché me dit le creusage assuré, j'apprends ici, hier, que les gens de Québec comptent sur l'" Internationale ", la drague pour le bassin de Louise aussitôt la navigation ouverte. Ayez l'œil à ces gens-là, on ne sait pas quand ils finiront.

Nos cultivateurs vont être contents d'apprendre que vous leur avez obtenu $4,000. Vous savez déjà sans doute que nous avons voté le règlement unanimement grâce à votre télégramme que j'ai interprété de mon mieux.

Bien à vous,

J. D. GUAY,

Vice-président de la compagnie de pulpe de Chicoutimi.

Je suis heureux de déposer ces lettres devant la Chambre, afin que le Gouvernement et mes collègues puissent juger des intrigues avec lesquelles je suis aux prises à l'heure qu'il est, et de la valeur de votre humble serviteur, jugé par le vice-président de la compagnie de pulpe de Chicoutimi. Je n'ai pas fait de mal depuis, ni personne de mes amis non plus, et cependant les appréciations paraissent changées.

Un mot d'explication sur toute cette affaire. Le comté de Chicoutimi-et-Saguenay, pour son progrès, dépend de différentes industries. Les unes montées par des millionnaires, les autres par des apprentis millionnaires. Les premières, comme celles de Jonquière, grandissent et prospèrent au profit général et à celui de ses actionnaires, sans bruit et sans fracas. La paix règne alentour, et c'est un protestant, William Price, qui en est le principal directeur, dans une population absolument canadienne française, catholique, et il en est ainsi dans le comté de Saguenay pour les autres industries.

A Chicoutimi l'unique industrie qui existe appartient à des Canadiens français, dans une ville canadienne française. On n'y trouve que chicanes, procès, disputes, intrigues, etc., et toute une organisation dont nous ressentons les effets ici qui, pauvres par eux-mêmes, mais voulant être riches vite, sont prêts à écraser tout ce qui peut paraître ne pas être leur instrument. Peu importe l'étage ou l'importance de celui que l'on veut détruire. La preuve : le juge Gagné, du district, homme absolument intègre et honorable que l'organisateur de Chicoutimi, M. Dubuc, a traîné dans les journaux, a attaqué par une circulaire adressée à tous les députés de cette Chambre, sans honte ni sans scrupule, et cependant voici comment l'honorable juge Langelier qualifiait dernièrement cette action :

Enfin, un monsieur Dubuc a publié une correspondance dans laquelle il menaçait, ni plus ni moins, M. le juge Gagné de ses foudres, si celui-ci jugeait contre lui une cause pendante. Celui qui aurait fait une telle menace à un juge en Angleterre aurait probablement été condamné à six mois de prison.

A ce propos je tiens à protester aussi énergiquement que possible contre les attaques malicieuses et calomniatrices que la clique que je viens de nommer ne cesse de répéter contre le même juge qui est ainsi poursuivi parce qu'il est un honnête homme et que comme tel il n'est pas devenu son instrument.

Le clergé de la ville de Chicoutimi n'a pas été ménagé et, malheureusement, les journaux de la province de Québec ont été assez imprudents de répandre dans le public, la plupart sous un jour qui n'est pas vrai, les difficultés subies par monseigneur Labrecque qui, s'apercevant qu'on abusait de sa bonne foi, s'est empressé de donner, à celui que la clique voulait ruiner dans l'estime de son évêque, un certificat de bon citoyen et de bon chrétien. Deux semaines après, l'un d'eux déclarait à Québec, dans un bureau important, que l'évêque de Chicoutimi était nécessairement devenu fou pour avoir agi de la sorte, et qu'il fallait qu'il parte, mais Sa Grandeur sait qu'elle a la confiance et le respect absolus de ses ouailles.

Au comité des comptes publics, toutes les questions qui ont été posées ont été dirigées surtout contre les ingénieurs du département des Travaux publics dont la clique n'a pu faire ses instruments. L'enquête a établi clairement que les officiers publics, ingénieurs en chef, ingénieurs résidents, et les autres employés intéressés dans le district, sont absolument intègres et inattaquables et bien au-dessus des ca-

lomnies que la clique est capable d'inventer avec toute son habileté, car sa principale arme est la calomnie et la calomnie toujours. Il ne restait plus que le Gouvernement et votre humble serviteur qui n'avaient pas été attaqués par cette bande de spéculateurs éhontés. Le coup est parti, nous sommes passés au fil de l'épée, et voilà qu'à tous les échelons de la société nous trouvons des victimes de cette bande. Le clergé, la judicature, les employés publics, le Gouvernement et votre humble serviteur. Personne n'est mort encore de nous ; tous nous avons l'antidote en bonne dose contre le poison de la bande : l'honnêteté ; sa bave ne nous atteint pas. Dans toute cette affaire, dans l'idée des organisateurs, il y a eu une attaque personnelle contre mon honnêteté et celle de mes amis. On a été trop lâche pour faire porter l'accusation directement ; mais la direction générale de toute cette affaire était une insinuation dans ce sens. L'enquête devant les comptes publics a prouvé clairement l'honnêteté de tous les comptes. Mais puisqu'on a bien voulu charger M. Lapointe de s'occuper de notre honnêteté, je lui fournirai, pour les prochains six mois, les informations suivantes à mettre devant le public, à savoir : comment le docteur Savard, qui a été payeur à Chicoutimi entre 1896 et 1900, peut expliquer les divers paiements faits à un nommé Archibald McLean, infirme, pour du bois carré vendu au Gouvernement dans les années 1898, 1899 et 1900, pour un montant de plusieurs centaines de piastres dans le quai de Saint-Alphonse. Comment il se fait que J. Tremblay, en 1900, inconnu, a vendu du bois pour le quai de Saint-Alexis pour $690 ? Comment il se fait qu'un nommé P. A. Potvin, en 1899, a vendu pour le quai de la Pipe du bois pour $232.75 ? Quel est le nommé L. P. Bilodeau qui trouvait moyen de vendre au Gouvernement du clou à planche ordinaire de cinq à neuf piastres le baril, et de l'huile à machine à une piastre le gallon, lorsque partout ailleurs dans le comté, on payait le clou $3 à $3.50 et l'huile 30 cents. Ceux qui m'entendent savent ce que cela veut dire. Aussi, comment il se fait qu'en 1899 B. A. Scott retirait du Gouvernement $1,000 pour un service de bouée au lac Saint-Jean qui se fait actuellement pour $300 ? Comment il se fait que le même B. A. Scott était obligé de retourner un chèque de $202 pour du bois carré qu'il n'avait pas vendu ? J'invite le souffleur de mes amis de Saint-Antoine et de King-et-Albert à chercher dans les comptes publics de 1896 à 1900, avec beaucoup d'attention et de faire rapport à la prochaine session ; cela serait très intéressant ?

M. LEONARD : En quelle année ces choses-là sont-elles arrivées ?

M. GIRARD : Entre 1896 et 1900.

M. LEONARD : C'est donc du temps de ce gouvernement-ci ?

M. GIRARD : Oui, mais ce sont les mêmes hommes que je viens de citer qui ont été la cause de mon élection en 1900, laquelle a été faite par la population comme protestation contre ces saletés. Il me fait plaisir de déclarer, et je veux que ce soit bien compris, que le chef du Gouvernement actuel ayant été averti de ces faits avant l'élection, m'a laissé élire sans me faire pratiquement d'opposition, voulant faire comprendre par là même que sa bonne foi avait été surprise par des gens qui ne méritaient en aucune façon sa confiance.

Ceci étant dit, je tiens à réaffirmer ce que j'ai dit tantôt, à savoir que toute cette intrigue au comité des comptes publics et à la Chambre est loin d'être profitable au point de vue politique au parti qui s'est chargé de faire la guerre au Gouvernement, parce que celui-ci a profité de toutes les chances honnêtes que la loi mettait à sa disposition pour promouvoir les intérêts de toutes les parties du district que je représente, surtout ceux des endroits les plus pauvres.

Le Gouvernement a agi de bonne foi et avec la plus grande honnêteté possible. Votre humble serviteur entouré dans chaque paroisse des plus notables citoyens, amis du Gouvernement, s'est fait un devoir d'honneur et de conscience de payer de loyauté et de respect la confiance et la générosité du premier ministre envers son district et envers lui-même. Les hypocrites qui ont cru pouvoir cacher leur nom en venant, par l'opposition, faire la guerre au Gouvernement parce qu'il a travaillé pratiquement dans l'intérêt du comté, ont un dur ouvrage à faire pour persuader, malgré leur habileté, la population que le Gouvernement a trop fait pour eux. Aussi je puis assurer que le candidat du Gouvernement, aux prochaines élections, dans le comté de Chicoutimi-et-Saguenay n'aura pas de misère dans son élection, parce que la population sait ce qu'elle doit au premier ministre actuel, et j'assure à l'opposition, en récompense du travail qu'elle vient de faire contre l'intérêt du comté, qu'il est mieux pour elle de ne pas mettre de candidat à son nom, à moins qu'elle n'ait de l'argent à perdre dans le dépôt de ses candidats.

M. TAYLOR : Je soulève la question de règlement. L'honorable membre s'éloigne du sujet de la discussion.

L'hon. M. PUGSLEY : J'espère que l'honorable député n'insistera pas, car l'honorable représentant de King-et-Albert s'est attaqué particulièrement à l'honorable député de Chicoutimi (M. Girard), relativement aux dépenses de fonds publics faites dans son comté, et il ne serait que juste de donner à celui-ci l'occasion de répondre.

M. FOWLER : Je n'ai attaqué particulièrement personne. Je me suis borné à lire des déclarations et à exposer des faits.

L'hon. M. PUGSLEY : Vous devez assumer la responsabilité des déclarations que vous avez faites.

M. TAYLOR : Il a été conclu entre les deux partis de la Chambre un arrangement pour que la prorogation ait lieu samedi. Si l'honorable ministre ne veut plus de cet arrangement, nous sommes bien prêts, pour notre part, à rester ici jusqu'à la semaine prochaine ou jusqu'au mois prochain.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable membre prétend-il, à la suite de cette attaque faite par le représentant de King-et-Albert, à cette dernière phase de la session et à cette heure avancée de la nuit, quant aux dépenses faites dans Chicoutimi, que le représentant de ce comté n'a pas le droit d'y répondre ?

M. FOWLER : Certainement, qu'il parle aussi longtemps qu'il voudra.

M. TAYLOR : L'honorable représentant de ce comté a déjà occupé plus de temps à répondre à l'honorable député de King-et-Albert que celui-ci n'en a pris pour l'attaquer. J'ai été partie à l'arrangement conclu hier soir, et il était entendu que nous avions droit de réclamer à peu près tout le temps assigné à cette discussion. Cette convention a été violée.

M. GIRARD : Ce n'est pas mon désir de violer aucun arrangement qui a pu être conclu ; mais l'honorable député de King-et-Albert a traité de tant de choses survenues dans ma circonscription, qu'on devrait me permettre de lui répondre.

Quelques MEMBRES : Continuez.

M. GIRARD (Texte) : Je regrette, monsieur le président d'avoir été si long. Mon honorable ami de King-et-Albert m'a entraîné sur ce terrain. J'ai cru avoir le droit de répondre à chacune des attaques qu'il a faites. Je tiens à répéter ce que j'ai dit tantôt, que le parti conservateur du comté n'a pas approché l'opposition, dans la personne de Simon Lapointe, qui est venu ici à Ottawa rencontrer je ne sais qui. Il peut représenter et appartenir à une certaine secte de rongeurs bleus, associés à une petite poignée de même famille, rouges, qui malheureusement, nous sommes obligés de l'admettre, existe dans le comté ; mais je le répète, le parti conservateur du comté n'a pas parlé par la bouche de ce monsieur, et le Gouvernement peut être assuré d'une chose qui est celle-ci et que je suis chargé de bien faire comprendre ; c'est que dans mon district nous sommes jeunes, nous sommes pauvres, nous avons besoin de tout, mais pour la majeure partie, nous n'avons pas besoin d'honneur, parce que nous avons été élevés dans une atmosphère où on ne biaise pas sur les questions d'honneur et à chacun de nous il est défendu de donner un coup de couteau à celui qui nous a tendu la main tantôt, et qui nous a rendu service, que ce soit un gouvernement ou que ce soit un particulier ; que ce soit un rouge ou que ce soit un bleu, nous sommes fiers de notre éducation, nous nous en vantons ; elle n'est peut-être pas si brillante, mais elle est plus noble, plus grande et plus belle. Parmi nous, nous ne trouvons pas de château Saguenay à 10 cents dans la piastre, ni de chèques sans fonds pour payer nos dettes ; aussi nous faisons-nous un devoir de stigmatiser le petit nombre de ceux qui, parmi nous, ne sont pas de notre école. Je n'ai pas honte de ce que j'ai fait dans le passé auprès du Gouvernement pour mon comté. J'en suis fier et heureux et suis bien décidé de continuer ce travail. Je déclare avoir agi en tout et partout, et vis-à-vis le Gouvernement et vis-à-vis de ceux que je représente, avec loyauté et honneur. Le Gouvernement n'a pas raison de regretter ce qu'il a fait, au contraire, la population intéressée attend l'occasion de lui prouver sa reconnaissance; son futur devra être la répétition de son passé vis-à-vis de mon district, et ceux qui, à l'heure qu'il est, veulent essayer de lui faire tort dans les districts qui ne peuvent pas se renseigner sur ces questions, devront en tirer peu de bénéfices s'ils sont assez généreux pour dire publiquement ce que l'un d'eux, l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) disait au comité des comptes publics, après avoir pris connaissance des plantes portées : "that is too small for me", jugement d'un homme équitable prononcé après un procès qu'il avait suivi, jugement qui enlève tout blâme au Gouvernement, aux employés publics et à moi-même, et dont nous avons raison d'être fiers.

M. CARVELL : Malgré l'heure avancée, je tiens à exposer les faits sous leur vrai jour. Depuis nombre d'années, le gouvernement fédéral construit des lignes télégraphiques dans la partie est de la province de Québec, connue sous le nom de district de Chicoutimi. Il y a quelques semaines, tous les documents concernant les paiements faits par l'auditeur général ont été déposés devant le comité des comptes publics et M. Taché, le principal ingénieur du département des Travaux publics dans cette région a été appelé et interrogé pendant près de deux heures, par l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) et quelques autres députés. On l'a interrogé sur chaque item des paiements faits pour ces lignes télégraphiques, pour les chemins et pour les ponts, et il a déclaré formellement que pas un sou n'a été dépensé pour d'autres fins que celles des lignes télégraphiques. Il a expliqué qu'en un certain endroit on a construit un pont sur lequel passent les enfants pour aller d'une partie à l'autre du village,

mais il a expliqué aussi que la construction de ce pont évitait aux employés un trajet de quatre ou cinq milles, pour aller réparer la ligne et que ce pont était absolument nécessaire. Il a dit qu'à un ou deux endroits il y avait de grandes distances, sans une seule habitation, et qu'il fallait absolument réparer les chemins pour permettre aux hommes d'aller réparer la ligne.

Quelqu'un que je suppose être l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames), a préparé une déclaration absolument contraire à ce qui a été prouvé devant le comité des comptes publics. Il n'y a pas un mot de vrai dans cette déclaration. On trouvera peut-être que je parle sévèrement, mais je le fais de propos délibéré. On s'est servi de l'honorable député de King-et-Albert (M Fowler) pour mettre cette déclaration malhonnête sous les yeux de la Chambre.

Plusieurs DEPUTES : Très bien ! très bien !

M. FOWLER : Les honorables députés, de la droite applaudissent, non parce qu'ils comprennent la question, mais uniquement parce qu'un de leurs amis vient de lancer une affirmation gratuite. L'honorable député (M. Carvell) est avocat, et il doit savoir que rien ne le justifie de prétendre qu'il n'y a pas un mot de vrai dans le document dont j'ai donné lecture...

M. CARVELL : Il n'y a pas un mot de vrai, d'après ce qui a été prouvé devant le comité des comptes publics.

M. FOWLER : L'honorable député (M. Carvell), personnellement, ne connaît absolument rien de la question ; il n'est jamais allé sur les lieux, il n'a jamais vu un de ces ponts ou une de ces lignes télégraphiques. Ces renseignements lui ont été fournis par d'autres, sous serment ou autrement. Il prétend qu'il n'y a pas un mot de vrai dans ce que j'ai dit. Les dépositions dont il parle ont trait à la ligne télégraphique et aux ponts, qui sont censés avoir été construits comme accessoires à cette ligne. Mais j'ai aussi parlé d'autres questions, et cependant l'honorable député, sans en rien savoir, sans avoir entendu les dépositions concernant ces questions, déclare simplement que tout est faux. On pouvait s'attendre à cela de sa part et pour me servir de sa propre expression, je dirai qu'il a été l'honorable véhicule par lequel cette honorable déclaration a été apportée à cette honorable Chambre.

L'hon. M. FIELDING : En vertu des arrangements qui ont été faits la Chambre doit passer à la discussion de certains bills. La séance du comité peut être levée à cette fin, et siéger de nouveau en comité des subsides, plus tard.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées).

M. CARVELL.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Sur l'objet portant :

3e lecture du projet de loi (n° 109), déposé par M. Oliver, tendant à autoriser l'octroi d'une gratification aux volontaires qui ont fait du service dans l'Afrique du sud.

M. TAYLOR : Avant que la Chambre passe à la discussion de ce bill je désirerais savoir si après l'adoption des bills l'honorable député (M. Fielding) demandera que la Chambre siège de nouveau en comité des subsides?

L'hon. M. FIELDING : J'ai compris que c'était le désir unanime de la Chambre et, du consentement général, nous pouvons le faire. S'il y a des objections nous n'en ferons rien, vu l'heure avancée.

M. FOWLER : Il n'y aura plus de crédits pour les Travaux publics, dans tous les cas.

M. CARVELL : Nous pouvons rester ici un mois si c'est nécessaire. Je n'aime pas cette...

L'hon. M. FIELDING : Nous n'avons rien à gagner en discutant sur ce qui doit ou ne doit pas être fait. Je ne tiens pas à rester ici inutilement.

M. TAYLOR : L'honorable ministre m'a promis que la séance serait levée de bonne heure.

L'hon. M. FIELDING : Nous allons nous entendre à ce sujet. Nous ne faisons que suivre l'arrangement qui consistait à mettre ces bills en discussion. Faisons cela d'abord et ensuite, s'il y a des objections à ce que la séance continue, je me rendrai au désir de la Chambre.

3e LECTURE,

Après délibération en comité, de deux projets de loi :

Le 1er, (n° 109), déposé par M. Oliver, tendant à autoriser l'octroi de gratifications aux volontaires qui ont servis la couronne dans le Sud-Africain;

Le 2e (n° 209), déposé par M. Fielding, tendant à modifier la loi sur la marine marchande du Canada.

DISCUSSION DU PROJET MODIFIANT LA LOI SUR LES GRAINS DU MANITOBA ET DE CELUI MODIFIANT LA LOI SUR L'INSPECTION DES GRAINS.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion sur le projet de loi (n° 188), déposé par M. Oliver, tendant à modifier la loi sur les grains du Manitoba.

M. TAYLOR : Il y a ici deux bills qui vont pour ainsi dire de pair, celui-ci et le bill (n° 203) tendant à modifier la loi sur l'inspection et la vente des grains. Ne se-

rait-il pas préférable de les discuter tous les deux pendant que la Chambre siège en comité.

L'hon. M. FIELDING : Si c'est le désir de la Chambre, je n'y vois pas d'objection. Il est donc entendu que nous pourrons discuter les deux bills en même temps et quand la deuxième lecture de l'autre bill sera proposée il n'y aura pas de discussion. Je consens à cet arrangement.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le bill modifiant la loi des grains du Manitoba a déjà été discuté en comité et les dispositions en ont été adoptées. J'avais demandé à la Chambre d'ajourner la discussion des articles afin que si des amendements étaient faits au bill relatif à l'inspection et à la vente des grains et que si ces amendements venaient en contradiction avec la loi des grains du Manitoba, cette dernière pût être modifiée en conséquence sans perte de temps. Si c'est possible, je demande que la loi concernant l'inspection et la vente soit discutée à ce point de vue.

M. STAPLES : Ainsi, les deux bills seront discutés ensemble.

L'hon. M. FIELDING : Comme une seule et même question.

Sur l'article 2.

M. STAPLES : J'avais compris que nous discutions le bill concernant l'inspection et la vente en même temps que celui concernant les grains du Manitoba.

L'hon. M. FIELDING : Nous pouvons substituer l'un à l'autre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Cela peut se faire de consentement mutuel, mais le bill tendant à modifier la loi sur l'inspection et la vente des grains n'est pas en discussion.

Il sera plus simple d'ajourner la suite de la discussion sur les articles de ce bill et de passer à l'autre.

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

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 203) tendant à modifier la loi sur l'inspection et la vente des grains

Sur l'article 3 (définitions).

M. LAKE : Je désirerais savoir pourquoi on a inséré cet article. Les commerçants de grains du Nord-Ouest, à l'une de leurs réunions, ont demandé que le blé fût classé d'après ses qualités, dur et sain, et non d'après sa couleur. Cet article est contraire au désir des commerçants, puisqu'il dit expressément qu'il sera surtout tenu compte de la couleur.

L'hon. M. OLIVER : Je ne suis pas en état de donner une réponse catégorique. Le bill est tel qu'il nous est venu du Sénat, et ce dernier, dans sa sagesse, a jugé à propos d'introduire cette disposition. On a voulu indiquer aussi clairement que possible que le blé doit être dûr, de couleur rouge et de la variété dite de Fife. L'intention n'est certainement pas de rendre les règlements moins sévères, pour déterminer la qualité du blé.

M. LAKE : Je ne partage pas l'avis du Sénat sur ce point. Je préfère laisser la loi comme elle était, car elle permet à l'inspecteur en chef d'user d'une certaine discrétion. Je propose que l'article 3 soit rayé.

(L'amendement de M. Lake est rejeté.)

Sur l'article 5 (tarif de droits).

L'hon. M. OLIVER : Je propose que l'article soit rayé.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 6 (frais de l'appel).

L'hon. M. OLIVER propose :

Que l'article 6 soit rayé et remplacé par le suivant:

Le paragraphe 4 de l'article 81 est modifié en remplaçant les mots "officiers inspecteurs", à la première ligne, par le mot " département ".

L'article ainsi modifié est adopté.

Sur l'article 8 (types marchands.)

L'hon. M. OLIVER propose que l'article 8 soit rayé.

M. STAPLES : Est-il remplacé par un autre ?

L'hon. M. OLIVER : Oui, plus loin dans le bill. D'après la loi actuelle la commission du classement des grains n'est pas autorisée à modifier le classement de l'avoine. Le bill CCC propose que la commission soit autorisée à modifier le classement de l'avoine dans certaines circonstances. Cette proposition a soulevé des objections et on propose de mettre à la place "avoine noire et mélangée n° 1 et 2", afin de comprendre tous les cas qui se présenteront et ne rien changer au classement actuel.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 9 (le grain doit être inspecté dans le district de Winnipeg).

L'hon. M. OLIVER propose que les paragraphes suivants soient ajoutés, comme paragraphes 2 et 3 de l'article 133 :

2. Le grain qui est expédié d'endroits situés à l'ouest de Winnipeg pour attendre des ordres à Winnipeg comme il est prévu à l'article 99c de la loi des grains du Manitoba, et qui poursuit sa route sans être livré à Winnipeg, doit être inspecté à Winnipeg et le certificat d'inspection en être délivré à la fin de la période de détention; cependant, sur un ordre par écrit de l'agent de l'expéditeur, un wagon de grain retenu à Winnipeg sera inspecté

à son arrivée et le certificat d'inspection délivré.

3. Dans le cas de grain expédié d'élévateurs situés à Winnipeg ou à Saint-Boniface à destination de l'est, il ne sera tiré aucun échantillon pour l'inspection tant que la compagnie de chemin de fer n'aura pas inscrit le wagon sur les feuilles d'expédition.

M. STAPLES : L'honorable ministre voudra-t-il me donner des explications ?

L'hon. M. OLIVER : Le premier de ces deux paragraphes exige que le grain détenu à Winnipeg, en attendant des ordres, soit inspecté à la fin de la période de détention. Si le wagon a été détenu, l'inspection se fera au moment du départ et non à l'arrivée, sauf que l'expéditeur pourra en ordonner l'inspection après l'arrivée. Si un tel ordre n'est pas donné, l'inspection se fait au moment du départ.

M. SCHAFFNER : Pourquoi cela ?

L'hon. M. OLIVER : Il faut que l'inspection ait lieu à un moment quelconque, et si le grain doit être vendu sur échantillon il n'est à propos de l'inspecter avant la vente; mais s'il n'est pas vendu à Winnipeg, il faut l'inspecter avant qu'il parte pour l'Est, afin qu'il ne parte pas de grain de Winnipeg pour l'Est sans qu'il ait été inspecté.

M. SCHAFFNER : Nuirait-on au marché sur échantillons en faisant inspecter le grain avant de l'envoyer à la salle d'échantillons.

L'hon. M. OLIVER : Si le grain était déjà inspecté, et si le certificat était livré, le grain se trouverait officiellement classé et l'acheteur achèterait un produit classé, ce qui ferait disparaître en grande partie les avantages du marché sur échantillons.

M. STAPLES : Est-ce le seul article du bill relatif au marché sur échantillons ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. STAPLES : Quelle ressemblance y a-t-il entre ce marché et le marché sur échantillons de Minnéapolis, par exemple ?

L'hon. M. OLIVER : Les deux cas ne sont pas semblables. Winnipeg est sur la route directe qui conduit à la tête des lacs.

M. STAPLES : Le propriétaire d'un élévateur à Winnipeg peut acheter du grain, le mélanger comme il l'entend, le mettre dans des wagons, faire venir l'inspecteur, et expédier le grain après cette inspection ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. STAPLES : Le ministre ne croit-il pas que cela ouvre la porte au mélange du grain et à la perte de son identité, quand il est expédié à l'étranger ? Je ne crois pas que cette disposition donne satisfaction à l'association des producteurs de grains.

L'hon. M. OLIVER : Il y a certainement des objections à ce que le grain soit mélangé après avoir été classé, mais il ne peut pas y en avoir à ce qu'il soit mélangé avant la concentration au lieu de l'inspection. Si nous ne pouvons garantir qu'une fois l'inspection faite il n'y aura pas de mélange, nous nous rendrons aux vœux de tous ceux qui sont intéressés dans ce commerce. Il faut qu'il y ait un endroit où le grain reçoive son classement définitif, et il est généralement admis que cet endroit doit être Winnipeg.

M. STAPLES : Pour le grain qui ne passe pas par Winnipeg et qui passe, par exemple, par Emmerson, il n'y a pas d'avantage à avoir un marché sur échantillon. Le grain est échantillonné pour inspection à Emmerson. Je suppose qu'on pourrait construire un élévateur pour le mélanger à Emmerson et que plus tard il y aurait là un marché sur échantillons, comme à Winnipeg.

L'hon. M. OLIVER : Un marché de cette nature n'est avantageux que s'il y a un grand nombre d'échantillons et un grand nombre d'acheteurs. Un des inconvénients du marché sur échantillons à Winnipeg, c'est qu'il n'y aurait probablement pas un assez grand nombre d'acheteurs.

M. STAPLES : Si quelqu'un croyait trouver un avantage à construire un élévateur et à mélanger le grain pour établir un marché sur échantillons, y a-t-il dans ce bill quelque chose pour l'en empêcher

L'hon. M. OLIVER : Non.

M. W. J. ROCHE : (Marquette) : L'hon. ministre croit-il que le marché sur échantillons sera avantageux aux cultivateurs, puisqu'il ne sera ouvert qu'après le milieu de décembre ? Je comprends qu'ils ne pourront pas en profiter avant cette date.

L'hon. M. OLIVER : Je doute fort qu'il y ait assez d'acheteurs à Winnipeg pour assurer le succès du marché sur échantillons, même s'il était ouvert toute l'année. C'est une expérience que nous faisons et mon honorable ami n'ignore pas que les compagnies de chemin de fer y sont fortement opposées, sous prétexte que cela gênera le trafic.

Je considère qu'en apportant des modifications, ou ce que nous croyons être des améliorations, dans le commerce de grain, il ne serait pas prudent de s'exposer a des mécomptes qui pourraient être mis sur le compte de cette législation avancée. Il est préférable d'agir avec précaution et de ne pas s'exposer comme le prétendent les compagnies de chemin de fer qui sont bons juges en la matière, à créer des embarras au trafic, avant de savoir ce qui résultera des nouvelles dispositions. Par conséquent, il est dit dans le bill que le marché sur échantillons ne sera ouvert que du milieu de décembre au milieu de septembre. Je propose d'ajouter ce qui suit, comme article 7a :

7a. L'article suivant est inséré immédiatement à la suite de l'article 108:

108a. Tout gérant d'élévateur qui permet que le grain contenu dans un wagon qui a reçu ordre de se mettre en marche vers l'est à partir de Winnipeg ou de Saint-Boniface, et pour lequel il a signé une lettre de voiture, et dont il a été tiré un échantillon de grain pour l'inspection, ainsi qu'il est prévu par le paragraphe 3 de l'article 123 de la présente loi, revienne, sans la permission de l'inspecteur en chef, à l'élévateur d'où il a été chargé, est pour chaque contravention, passible d'une amende ne dépassant pas cinquante dollars.

M. STAPLES : L'amende n'est guère élevée. Si le commerçant désire recourir à ce procédé et renvoyer à l'élévateur le grain qui n'a pas atteint la marque qu'il espérait, il peut le faire avec la permission de l'inspecteur. Le ministre croit-il qu'il est de l'intérêt des producteurs de l'Ouest de permettre cela ?

L'hon. M. OLIVER : Nous ne supposons pas que l'inspecteur accordera cette permission à moins d'avoir d'excellentes raisons. L'entente est qu'il n'accordera cette permission que pour des causes matérielles absolument indépendantes de grain.

M. STAPLES : L'article ne pourrait-il pas être rédigé d'une manière plus claire ?

L'hon. M. OLIVER : Dans toute question laissée à la discrétion de l'inspecteur, l'intention de la loi est suffisamment claire pour un inspecteur honnête et nous n'en voulons pas de malhonnêtes.

M. LAKE : Je conseillerais de substituer l'inspecteur en chef à l'inspecteur.

L'hon. M. OLIVER : Je consens à cette modification.

Sur l'article 10.

M. STAPLES : Le ministre peut-il expliquer dans quelle mesure les compartiments spéciaux seront permis, car je crois que cet arrangement est de nature à causer des retards dans l'expédition du grain.

L'hon. M. OLIVER : Les dispositions insérées dans l'amendement à la loi des grains du Manitoba me paraissent de nature à prévenir tout encombrement du trafic. D'abord, ces arrangements ne seront pas en vigueur pendant la saison la plus occupée et en deuxième lieu on ne pourra pas se prévaloir de se privilège sans la permission du commissaire des entrepôts et ce dernier ne permettra pas l'emmagasinage dans des compartiments spéciaux, quand cela pourrait gêner le trafic. Cette disposition est plutôt une expérience que nous tentons. Je crois que nous avons pris toutes les précautions nécessaires contre les inconvénients, et nous aurons ainsi l'occasion de voir cet arrangement mis en pratique et nous saurons ensuite à quoi nous en tenir.

M. LAKE : L'inspecteur pourra-t-il exiger qu'il y ait des compartiments spéciaux dans d'autres élévateurs que ceux des compagnies ? Si le chemin de fer canadien du Pacifique, qui est la seule compagnie ayant actuellement des élévateurs à cet endroit, était obligée de fournir tous les compartiments spéciaux, ce serait peut-être une lourde imposition.

L'hon. M. OLIVER : Tout élévateur à Fort-William et Port-Arthur sera soumis aux mêmes règlements, sous ce rapport et sous tous les autres rapports. L'article adopté dans le bill, modifiant la loi des grains du Manitoba, dit qu'un élévateur dans une localité déclarée tête de ligne sera un élévateur public.

M. LAKE : Alors l'inspecteur aura toute liberté de distribuer les compartiments spéciaux entre les différents élévateurs.

L'hon. M. OLIVER : L'inspecteur ne distribue pas les compartiments, mais il donne la permission à celui qui en fait la demande s'il croit que le trafic n'en souffrira pas, la personne munie de cette permission fait ses propres arrangements.

Sur l'article 7 (au mois d'août il sera fait un inventaire de la qualité de grains de chaque qualité dans les élévateurs de tête de ligne.)

M. LAKE : Il y a une objection. On aura à l'avenir un grand nombre de qualités différentes d'avoine et tout mélange de grain dans les compartiments spéciaux me paraît prohibé. Le ministre a-t-il prévu cette objection, pour savoir s'il y aura une quantité suffisante de compartiments spéciaux, pour toutes les différentes qualités de grain ? La loi pourvoit à un nombre plus considérable de classes différentes et en différentes et en même temps à des compartiments spéciaux. Cette question a dû être débattue entre le ministre et ses fonctionnaires.

L'hon. M. OLIVER : Il n'y aura pas plus de classes différentes en vertu de ce bill qu'auparavant. La loi a déjà augmenté le nombre des marques, mais au cours de la dernière saison, dans les conditions spéciales qui ont prévalu, la commission des marques était autorisée à établir des types de commerce, de sorte qu'il y a eu, l'an dernier, un nombre plus considérable de types que n'en permet le présent bill.

M. LAKE : Combien y avait-il de types d'avoine l'an dernier ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne puis pas le dire au juste, mais mon honorable ami sait que pour le blé particulièrement, il y a eu un très grand nombre de types. Il y a eu cinq types d'avoine, l'an dernier.

Sur l'article 17 (classes de blé du printemps).

M. SCHAFFNER : Les producteurs de grain sont-ils satisfaits de ces classes ?

L'hon. M. OLIVER : Cette disposition est introduite à la place de celle qui a causé tant de discussion au Sénat. La différence entre la proposition du Sénat et celle-ci, c'est qu'au Sénat on voulait permettre que le grain blanchi ou séché fut admis parmi les types réguliers, à la discrétion de l'inspecteur. La disposition actuelle établit un type spécial pour le grain blanchi et séché, des qualités n° 1 et n° 2, mais quant au n° 3 il sera admis parmi les types réguliers, ou non, à la discrétion de l'inspecteur.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Aux deux endroits : Winnipeg et Port-Arthur ?

L'hon. M. OLIVER : C'est à Winnipeg que l'inspection a lieu.

M. SCHAFFNER : Cette question a été discutée longuement au Sénat et je ne recommencerai pas la discussion ici. Mais quand nous avons un marché sur échantillons et quand il est démontré que ce blé, après avoir passé les élévateurs et subi un traitement, a la même valeur pour les fins de mouture que l'autre blé, il ne me paraît pas juste que le cultivateur n'en ait pas le bénéfice. J'ai suivi aussi attentivement que possible la discussion qui a eu lieu au Sénat. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, l'objection à cette proposition est qu'elle diminue quelque peu la valeur du blé sur le marché anglais. Mais si le blé a la même valeur pour les fins de la mouture, il me semble que les cultivateurs devraient en avoir le bénéfice. Je suis convaincu que les commerçants réalisent des profits considérables sur ce blé Nous avons eu le malheur, dans la partie du paps que j'habite, d'avoir du blé noirci, mais par des procédés connus, il est facile d'en faire d'excellent blé.

M. LAKE : Cela comprend trois variétés diffrentes du n° 1 : le n° 1 dur, le n° 1 du printemps et le n° 1 du nord.

L'hon. M. OLIVER : C'est pourquoi les mots "numéro 1" ne sont pas répétés après l'expression: "au type auquel il appartient" —numéro 1 dur, numéro 1 du printemps, ou quel qu'il soit.

M. LAKE : Le bill ne mentionne qu'un seul numéro 2, et les mêmes expressions sont employées. Une confusion ne serait-elle pas possible entre les deux. Pour moi la question ne fait pas de doute, mais c'est une idée que j'émets.

L'hon. M. OLIVER : Je crois que l'article est bien ainsi. Quel que soit le type du grain, s'il est blanchi, il obtiendra son type, mais en y ajoutant le mot "blanchi", s'il est du n° 1 ou du n° 2. Mais s'il est du n° 3, le mot "blanchi" sera ajouté ou amis, à la discrétion de l'inspecteur. Je considère que l'article a été rédigé avec beaucoup de soin et qu'il n'y a rien à changer.

M. SCHAFFNER.

M. HERRON : Le bill contient une disposition relative au blé rouge d'Alberta. A-t-il été fait des représentations concernant le poids de ces types n° 1 et n° 2 de blé rouge de l'Alberta ? J'ai entendu beaucoup de plaintes de la part des cultivateurs, depuis deux ans. On prétends que le poids de ces types est de deux livres trop élevé, ce qui est un grand désavantage pour les cultivateurs.

L'hon. M. OLIVER : Je n'ai eu connaissance d'aucune plainte. Mon honorable ami peut voir que la loi établit différents types, "Alberta rouge", "Alberta blanc" et "Alberta mêlé", de sorte que les conditions ne sont pas du tout ce qu'elles étaient il y a un an ou deux.

Sur l'article 18 (classes de blé).

M. LAKE : Le ministre est-il convaincu de la nécessité d'un aussi grand nombre de classes et croit-il que les attributions de la commission des classes soient suffisantes ?

L'hon. M. OLIVER : J'ai expliqué une proposition tendant à confier à la commission le droit de déterminer les classes de l'avoine, mais elle a été repoussée.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET MODIFIANT LA LOI DES GRAINS DU MANITOBA.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur les articles du bill (n° 188), déposé par M. Oliver, tendant à amender la loi sur les grains du Manitoba.

M. STAPLES : J'ai espéré jusqu'au dernier moment, qu'on insérerait dans ce bill une demande toute particulière de l'association des producteurs de grains du Manitoba, de la Saskatchewan et de lAlberta. On semble avoir laissé entièrement de côté une chose que ces cultivateurs demandent depuis longtemps. J'ignore ce qui s'est pass éaux différentes conférences qui ont eu lieu et, jusqu'à présent, cette question na' presque pas été discutée dans la Chambre. Je veux parler de l'exploitation des élévateurs de tête de ligne par le Gouvernement.

S'il est une chose à laquelle l'association des producteurs de grains tient tout particulièrement, c'est à celle-ci. Je regrette que le Gouvernement n'ait pas tenu compte de cette demande et n'ait pas mis dans le bill une disposition tendant à confier à l'Etat l'exploitation des élévateurs de tête de ligne.

Qu'est-il résulté de toutes les démarches de l'association ? Les membres de cette association ont tenu des réunions dans le Manitoba et la Saskatchewan, auxquelles des résolutions ont été adoptées, et tout cela

leur a occasionné de fortes dépenses. Ils ont envoyé des délégués à Ottawa : une première fois pour conférer avec l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et ensuite pour assurer l'adoption d'une disposition dans ce sens. Ces délégués sont actuellement à Ottawa, et je regrette que le Gouvernement n'ait pas décidé de se charger de l'exploitation de ces élévateurs. Le Gouvernement, cependant, consentit à faire presque toutes les dépenses que nécessiterait cette exploitation. L'administration de la présente loi exigera un nombre de fonctionnaires suffisant, à mon point de vue, pour assurer l'exploitation de ces élévateurs, et il aurait parfaitement pu se rendre à la demande de l'association.

Je crois devoir mettre sous les yeux de la Chambre les résolutions adoptées à la conférence de l'association des producteurs de grains. Elle est ainsi conçue :

Extrait des minutes des réunions de la conférence des représentants de l'association des producteurs de grains du Manitoba et de la Saskatchewan, et de l'association des cultivateurs de l'Alberta, tenue à Saskatoon le 15 et le 17 février 1908.

Considérant que la commission royale sur les grains, dans un rapport à l'honorable ministre du Commerce, portant la date du 1er février 1907, constate que la tendance à Fort-William et à Port-Arthur est de laisser l'exploitation des élevateurs à l'initiative des compagnies particulières et que cette exploitation par des compagnies particulières, conformément aux règlements actuels, seraient de nature à nuire au commerce et à faire disparaître la confiance du public dans les résultats qu'on en peut attendre;

Considérant que la commission, dans son rapport qui a été déposé sur le bureau de la Chambre des communes, déclare que les compagnies qui exploitent les élévateurs de tête de ligne à Fort-William, sont composées en grande partie des actionnaires, fonctionnaires et directeurs des maisons de grains, et des compagnies d'élévateurs régionaux, de Winnipeg, qui ont en cette qualité des intérêts pécuniaires directs dans une grande partie du grain qui passe par Fort-William;

Considérant que la commission dans son rapport, conseille comme remède le pesage, le nettoyage et l'emmagasinage du grain dans tous les élévateurs de tête de ligne, sous la surveillance des fonctionnaires du gouvernement;

Considérant que l'association des cultivateurs d'Alberta, et l'association des producteurs de grain de la Saskatchewan et du Manitoba, à leurs conventions annuelles, ont toutes deux adopté des résolutions priant le Gouvernement de faire l'acquisition des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et à Port-Arthur, et de les exploiter;

L'assemblée décide qu'elle approuve les conclusions de l'association des producteurs de grains de la Saskatchewan, de l'association des producteurs de grains du Manitoba et de l'association des cultivateurs de l'Alberta, exprimées dans leurs conventions annuelles, priant le gouvernement fédéral d'acquérir et d'exploiter un système complet d'élévateurs de tête de ligne pour l'emmagasinage, et conseille de plus que le comité exécutif de chacune des susdites associations nomme deux délégués, pour faire partie d'une délégation auprès du gouvernement fédéral chargé d'exposer la requête des producteurs de grains des trois provinces de l'Ouest.

Considérant qu'il y a danger que dans le transport du grain par les différents itinéraires entre la tête des lacs et l'océan une grande partie des avantages obtenus par l'inspection directe du Gouvernement soit perdue, à moins que les élévateurs de transbordement ne soient aussi possédés et exploités par le gouvernement fédéral,

Cette assemblée décide que les délégués à Ottawa soient chargés de demander que ces élévateurs de transbordement soient aussi possédés et exploités par le gouvernement fédéral.

Cette résolution explique clairement ce que les cultivateurs attendent du Gouvernement. Les délégués qui sont venus ici, après avoir écouté tous les arguments apportés par les compagnies de chemins de fer, les banquiers, etc., se sont réunis et ont fait un résumé de la discussion qui a eu lieu à cette conférence. Ils m'ont adressé, ainsi qu'à tous les autres membres de la Chambre, je suppose, un long résumé de ce qu'ils désireraient voir dans la loi. Voici une de leurs principales demandes :

Les résolutions les plus importantes et celles à la suite desquelles on a décidé de demander aux différentes associations d'envoyer des délégués à Ottawa, sont: 1) Celle demandant au Gouvernement d'acquérir et d'exploiter les élévateurs de tête de ligne à Fort-William et à Port-Arthur (ce qui pourrait se faire par la construction, l'achat ou l'affermage, sans engager définitement l'avenir); 2) celle demandant au gouvernement d'acquérir et d'exploiter les élévateurs de transbordement; 3) celle demandant l'emmagasinage du grain dans des compartiments spéciaux aux élévateurs de tête de ligne, afin d'établir à Winnipeg, un marché sur échantillons, pour l'avantage mutuel du producteur et du minotier.

Le Gouvernement se charge de classer le blé de l'Ouest, d'après certains types convenus. Pour protéger les producteurs de ce blé, ainsi que le minotier d'Ontario et d'Angleterre, il faut que le Gouvernement surveille ce blé pendant le transport, de manière à ce qu'il soit livré à destination dans l'état où il était après l'inspection de l'inspecteur en chef. Les producteurs de grain dans l'Ouest sont de plus en plus convaincus que les conditions actuelles, aux élévateurs de tête de ligne, à Fort-William et à Port-Arthur et aux élévateurs de transbordement entre ces têtes de lignes et les ports de l'Atlantique, offrent des occasions de manipuler le blé au détriment des intérêts du pays. Cette croyance est confirmée par le rapport de la commission royale relative aux grains. A la page 16 de ce rapport, il est dit: Il est possible que les exploitants des élévateurs mélangent le grain contrairement aux dispositions de la loi sur l'inspection du grain. Il nous a été exhibé des échantillons qui sont de nature à faire croire qu'il y a eu quelque part des supercheries ou de graves erreurs.

Ceci fait voir que les conditions actuelles, non seulement offrent l'occasion de mélanger le grain contrairement aux dispositions de la

loi, mais que des mélanges et des sophistications ont réellement lieu. A la même page du rapport, il est dit encore: On se plaint couramment dans Ontario que l'on n'obtient pas les types réguliers de grains du Manitoba et surtout pour le blé, et qu'il n'est pas nettoyé comme l'exige la loi sur l'inspection. Nous avons aussi constaté par l'examen des arrivages en Angleterre, que le blé qui parvient à destination contient une trop forte proportion de matières étrangères.

Je crois en avoir assez dit pour que la Chambre comprenne que l'association des producteurs de grains demandent que le Gouvernement se charge de l'exploitation des élévateurs. Je ne discuterai pas dans le moment la question de savoir s'il est préférable de construire ou d'acheter, mais je demande au Gouvernement d'affermer ces élévateurs pour en diriger lui-même l'exploitation. Le Gouvernement a nommé des fonctionnaires pour surveiller le grain et il aurait dû faire un pas de plus et prendre tout à sa charge. Il y a plusieurs années que l'opposition demande cette réforme et si la proposition du chef de l'opposition (M. Borden) avait reçu l'attention qu'elle méritait, nous aurions aujourd'hui le syst(me que demandent les producteurs de grains.

Comme preuve que l'opposition dans la législature précédente a signalé au Gouvernement la nécessité de posséder et d'exploiter les élévateurs, je citerai un extrait d'un discours prononcé par le chef de l'opposition. On le trouve à la page 12878 des "Débats" de 1903. Dès cette époque, l'honorable chef de l'opposition comprenait que pour protéger l'identité de notre blé, il était nécessaire que le Gouvernement possédât un système complet d'élévateurs d'emmagasinage et de transbordement, non seulement à Fort-William, mais sur tout le parcours, jusqu'à la mer. Répondant à l'honorable ministre des Postes (M. Lemieux) le chef de l'opposition disait:

Mon honorable ami le directeur général des Postes s'est grandement amusé de ma proposition d'améliorer les ports de la baie d'Hudson, du Saint-Laurent et du littoral maritime. A la page 10039 des "Débats" il tourne cette proposition en ridicule et déclare nettement: Le fait devrait être signalé à l'attention du pays, que le gouvernement canadien n'a aucunement l'intention de dépenser un seul dollar sur les ports de la baie Georgienne, sur le Saint-Laurent ou sur les ports de l'Atlantique. Je le dis après avoir pesé les paroles du directeur général des Postes; et je montrerai à la Chambre et au pays comment je dégage ce programme politique des paroles dont s'est servi l'honorable ministre. L'honorable directeur général des Postes fait une comparaison juste—il l'a déclaré à maintes reprises—entre ma proposition et celle du Gouvernement. A la page 10041 des "Débats" il fait observer que la dette du port de Québec s'élève à $5,803,538 et que la dette du port de Montréal s'élève à $8,054,156. Il ne tient pas compte du coût d'aménagement d'autres ports, il ne donne pas les chiffres relatifs à ces ports, car il n'a pas ces chiffres devant

lui; mais il prend les chiffres qu'il a, et de propos délibéré, les ajoute au montant de ma proposition, bien qu'il n'ajoute pas un seul dollar au coût de la proposition du Gouvernement. De deux choses l'une: ou bien sa comparaison est injuste (et je ne voudrais pas lui faire ce reproche), ou bien ce n'est pas la politique du Gouvernement de dépenser un seul dollar en vue de l'aménagement et du développement des ports de la baie Georgienne, du Saint-Laurent ou de l'Atlantique. S'il a une réponse à ce que je viens de dire, j'aimerais à la connaître. Voici un honorable ministre parlant au nom du Gouvernement, désigné par le Gouvernement pour critiquer le côté financier de ma proposition, qui, de propos délibéré, ajoute $5,803,538 à la dette du port de Québec, et $8,054,156, la dette du port de Montréal, au coût de mon projet et il n'ajoute pas un dollar en raison d'aucun de ces travaux, à la proposition du Gouvernement. La conclusion exacte et nécessaire de cela n'est-elle pas que le Gouvernement se propose de ne pas dépenser un seul dollar pour l'amélioration des ports de la baie Georgienne, du Saint-Laurent ou de l'Atlantique? Ou bien c'est la politique du Gouvernement, ou bien l'honorable directeur général des Postes a fait, de propos délibéré, une comparaison déloyale. C'est à cet honorable ministre et au très honorable chef du Gouvernement à dire laquelle de ces deux propositions il désire accepter.

Après avoir échangé quelques remarques avec l'honorable député de Selkirk (M. McCreary), le chef de l'opposition ajoutait.

Mon honorable ami de Selkirk ne m'a peut-être pas bien compris. Mes informations n'étaient pas précisément qu'il existait des élévateurs qui fussent la propriété de l'Etat; mais, si j'ai bien compris le Gouvernement exerce un tel contrôle sur ces établissements que les certificats délivrés pour les grains déposés dans les élévateurs portent le sceau de l Etat, et les cultivateurs à qui l'on remet ces certificats peuvent compter sur le crédit des pouvoirs publics pour se faire payer; de fait ces certificats sont regardés comme des valeurs négociables par les cultivateurs de l'Ouest. Je reconnais les lumières supérieures de mon honorable ami de Selkirk, à cet égard; mais des gens qui prétendent être au courant des faits m'assurent que cette condition existe dans quelques-uns des états de l'Ouest.

Si nous avions eu une loi comme celle que proposait l'honorable chef de l'opposition, l'Ouest en aurait retiré de grands avantages l'automne dernier. On se rappelle qu'a cette époque les cultivateurs ont eu des difficultés à se procurer de l'argent avec la vente de leurs récoltes. Après que le blé fût mis à bord des wagons, on ne pouvait pas obtenir d'argent des banques, mais si on avait eu la garantie du Gouvernement il aurait été facile de négocier les connaissements. M. R. L. Borden disait encore:

Je ne jugerais pas après tout que ce soit une proposition très radicale de suggérer que le Gouvernement considère l'épargne qu'il y aurait, au point de vue commercial, à établir des élévateurs ou entrepôts à un prix mini-

mum, au lieu de laisser les cultivateurs les établir à un coût maximum. Je pense que mon honorable ami de Selkirk partagera mon opinion sur ce point, bien qu'il puisse avoir certaines modifications à proposer. Par exemple, s'il faut dépenser un cent par boisseau pour garder le grain en entrepôt, pendant un certain laps de temps, et si, au moyen de l'aide que le Gouvernement pourrait donner aux cultivateurs de l'Ouest, ce grain pouvait être emmagasiné pour un quart de cent le boisseau durant le même laps de temps, certes, une proposition de cette nature ne serait pas tellement absurde que le Gouvernement ne dût pas s'y arrêter. C'est tout ce que j'ai demandé. Je n'ai pas présenté cette idée comme une proposition à mettre à exécution sur le champ; je l'ai présentée comme quelque chose que le Gouvernement, à mon avis, devrait examiner. Je m'en tiens absolument à cette opinion, en dépit des railleries de l'honorable directeur général des Postes; je pense que c'est un plan que le Gouvernement sera obligé d'examiner dans un avenir peu éloigné.

En faisant des recherches sur cette importante question de l'exploitation des élévateurs par le Gouvernement il m'a fait plaisir de découvrir que le chef de l'opposition, il y a cinq ans, demandait au Gouvernement une loi absolument semblable à celle que les cultivateurs de l'Alberta et de la Saskatchewan réclament aujourd'hui. Il est même allé plus loin ; il a inclu cette proposition dans une résolution que les partisans du Gouvernement ont rejeté. Cette résolution est assez longue et je n'en citerai que le passage relatif à cette question :

e) En perfectionnant un système d'entreposage en élévateurs et en créant des installations de têtes de lignes, franches de tout impôt; et en assurant à l'Etat le droit absolu de réglementation des prix de transports, en retour de l'aide ainsi donnée.

Je regrette que nous n'ayons pas été invités aux nombreuses conférences qui ont eu lieu dans le cabinet du ministre de l'Intérieur, pour insister auprès du Gouvernement pour qu'il se charge de l'exploitation des élévateurs de tête de lignes à Fort-William et des élévateurs de transbordement dans l'Est. A mon sens, le meilleur moyen serait d'affermer ces élévateurs pour une période de dix ans, à titre d'expérience. Le règlement ne permet pas à l'opposition de proposer un amendement, car j'en proposerais certainement un et je demanderais de passer au vote. Mais c'est un privilège que la gauche n'a pas.

M. SCHAFFNER : J'approuve entièrement ce que vient de dire l'honorable député de Macdonald (M. Staples). Quiconque a habité l'Ouest depuis vingt ans doit admettre que les cultivateurs nourrissent de graves soupçons à l'égard des commerçants de grains. Je ne dis pas que ces soupçons sont fondés, mais ils existent certainement. On pense que le cultivateur ne retire pas sa juste part des profits et que le commerçant en garde une trop grande partie.

Selon moi, cela provient en grande partie du classement du blé, et ce sentiment n'est pas particulier au Canada. On peut voir la même chose dans les états de l'Ouest. Je vois que certains banquiers des états de l'Ouest se sont occupés de cette question, à propos des élévateurs de têtes de lignes de Duluth, et je crois qu'il n'est que raisonnable de supposer que le même état de choses existe à Fort-William et à Port-Arthur. Un grand inconvénient, c'est que la plupart de ces élévateurs appartiennent à des particuliers. Les mêmes commerçants de grains qui ont la haute main sur ces élévateurs sont aussi les propriétaires des élévateurs régionaux. Cela leur donne un grand avantage sous le rapport du transport du blé.

Cette question devra être réglée tôt ou tard et la résolution que vient de lire l'honorable député de Macdonald fait voir que les producteurs de grains de l'Ouest n'ont qu'une opinion sur la question. Ils demandent que le minotier de l'Est ou d'Angleterre reçoive le même type de blé que le cultivateur de l'Ouest lui vend. J'ai ici un mémoire signé par cinq des principaux banquiers du Minnesota et du Dakota et quand bien même je parlerais deux heures, je ne pourrais pas faire mieux comprendre la question qu'en citant ce document.

Je suis convaincu que le même état de choses existe depuis des années à Port-Arthur et à Fort-William, et qu'il en est résulté des pertes considérables pour les producteurs de blé. Ces banquiers font le relevé des différentes classes de grains reçues par les élévateurs de Duluth et des quantités expédiées. Il a été reçu 99,000 boisseaux de n° 1 du nord, et 196,000 boisseaux ont été expédiées ; 141,000 boisseaux de n° 2 du nord ont été reçus, et 464,000 boisseaux ont été expédies ; 272 boisseaux de n° 3 ont été reçus et 213,000 ont été expédiés. Ces élévateurs ont aussi reçu 201,000 boisseaux de n° 4, 116,000 boisseaux de blé non classé et 59,000 boisseaux de blé refusé.

Je viens de donner la liste de toutes les classes de blé expédiées. Il n'y a eu aucune expédition de n° 4, de blé non classé ni de blé refusé. Cela nous donne la preuve que les soupçons des cultivateurs de l'Ouest sont bien fondés—que leur blé entre dans les élévateurs avec un certain numéro et en sort avec un numéro différent. Tant que le Gouvernement, qui représente les cultivateurs, ne se chargera pas de l'exploitation de ces élévateurs de tête de ligne, le cultivateur ne recevra jamais la part de profits qui lui revient de ce blé. Ce rapport des banquiers du Minnesota et du Dakota devrait avoir une grande influence sur le Gouvernement et le décider à exercer un contrôle quelconque sur ces élévateurs de tête de ligne.

M. LAKE : Il est maintenant deux heures et quart du matin, et je suis obligé de me borner à regretter qu'un projet de loi aussi

important pour le Nord-Ouest n'ait été mis en discussion que pendant les derniers jours de la session et à une heure aussi avancée de la nuit. J'ajouterai cependant un mot ou deux à ce qu'ont dit mes collègues en faveur de la demande des producteurs de grains qui prient le Gouvernement d'exploiter lui-même les élévateurs de tête de ligne et de transbordement. Les producteurs qui tiennent beaucoup à cette exploitation par l'Etat ont envoyé une délégation à Ottawa pour discuter la question. Au cours de la discussion qui a eu lieu dans le cabinet du ministre du Commerce certains faits ont été mis au jour qu'il est utile de faire connaître à la Chambre.

La proposition est celle-ci: puisque le Gouvernement prend sur lui de classer le blé et de donner un certificat, il devrait voir à ce que ce grain conserve sa pureté depuis le lieu de production jusqu'au lieu de destination.

Le Gouvernement aura un personnel considérable pour surveiller le grain, depuis le moment où il est mis dans l'élévateur jusqu'à ce qu'il soit rendu sur le marché. Il faudra pour cela doubler le personnel dans ces élévateurs. Il faudra autant d'inspecteurs que d'opérants, et les dépenses seront doublées. Je ne sais pas si, dans la pratique, il sera possible d'avoir deux personnels complets avec des attributions semblables. Il y aura certainement des conflits et ce sera le producteur qui devra supporter ce surcroit de dépenses.

Il serait de beaucoup préférable de n'avoir qu'un personnel de fonctionnaires, nommés directement par le Gouvernement. De cette manière on diminuerait le nombre des employés. Cette exploitation par l'Etat ne serait pas coûteuse. Il a été prouvé devant un comité de la Chambre, il y a quelques années, que le service de l'inspection dans l'Ouest, rapporte autant qu'il coûte. Ce que le producteur paye actuellement pour les élévateurs et pour l'inspection, serait plus que suffisant pour couvrir les dépenses de l'exploitation par l'Etat.

Quant aux élévateurs privées, un représentant de la halle au blé de Winnipeg et qui représente en même temps les propriétaires des élévateurs de tête de ligne de Port-Arthur et de Fort-William a été entendu à la conférence tenue dans le cabinet du ministre du Commerce. Il dit dans sa déposition, que les propriétaires ne seraient opposés à ce que le Gouvernement acquît les élévateurs et les exploitât lui-même. La compagnie du Nord-Canadien a déjà vendu ses élévateurs à des particuliers et le Pacifique-Canadien serait sans doute disposé à faire la même chose.

Il n'y a pas de raison pour que ces compagnies soient opposées à l'exploitation par l'Etat, pourvu qu'elle soit aussi efficace, et il n'y a pas de doute qu'elle le serait.

Les élévateurs de transbordement devraient aussi être exploités par le Gouvernement. Ce soir même nous avons voté des crédits affectés aux salaires des fonctionnaires qui gèrent les élévateurs du gouvernement à Port-Colborne. Il y a aussi de ces élévateurs à Montréal, à Halifax et à Saint-Jean. L'idée de les faire exploiter par le Gouvernement n'est pas nouvelle, comme vient de le démontrer l'honorable député de Macdonald (M. Staples). Si, comme il l'a expliqué, il était permis à un simple député de proposer une résolution entraînant une dépense des deniers publics, une résolution serait certainement déposée par un membre de l'opposition, invitant le Gouvernement à se charger de l'exploitation des élévateurs de tête de ligne et de transbordement. Il serait parfaitement inutile de proposer une résolution dans ce sens et nous devons nous borner à exposer notre manière de voir et à regretter que le Gouvernement n'ait pas jugé à propos de se rendre au désir des cultivateurs.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Je me joins à mon honorable collègue, pour regretter qu'il n'ait pas été fait droit à la juste demande des producteurs de grains de l'Ouest. J'ai eu souvent l'occasion de rencontrer des délégués des associations des producteurs de grains dans ma circonscription et je ne crois pas que dans toute cette affaire de transport, d'inspection et de manutention du grain, il est une chose qu'ils désirent plus ardemment que l'exploitation des élévateurs par le Gouvernement. La question de la distribution des wagons les intéressent aussi à un haut degré, et je vois avec plaisir que cette distribution ne se fera plus arbitrairement, mais il est regrettable que le Gouvernement n'ait pas consenti, à titre d'expérience, à affermer les élévateurs actuels, pour les exploiter lui-même. Ce système rendrait à nos cultivateurs une confiance qu'ils n'ont plus. Que cette conviction soit fondée ou non ils sont fermement convaincus que le grain, dans les élévateurs privés, est mélangé et classé à leur détriment. Pour ramener la confiance des cultivateurs il faudrait un système d'élévateurs exploité par le Gouvernement lui-même.

M. HERRON : J'approuve entièrement les remarques que viennent de faire les représentants des provinces de l'Ouest et si la question avait été mise aux voix, j'aurais certainement voté en faveur de la possession et de l'exploitation des élévateurs par l'Etat. Dans la partie du pays que j'habite, les cultivateurs s'attendaient à ce que cette disposition serait introduite dans le présent bill et ils seront désappointés de voir qu'il n'en est rien.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

3e LECTURE.

Du bill (n° 183), déposé par M. Brodeur, tendant à modifier la loi sur la marine marchande au Canada.

L'hon. M. FIELDING : Je propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR : Quel est le programme pour demain ?

L'hon. M. FIELDING : Les subventions aux chemins de fer et les résolutions concernant les garanties pour venir en aide aux chemins de fer.

M. TAYLOR : Et la loi électorale ?

L'hon. M. FIELDING : Je suppose qu'elle sera mise en discussion plus tard, si la question des subventions aux chemins de fer est réglée assez tôt.

(La motion est adoptée et la séance est levée à deux heures et demie jeudi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 16 juillet 1908.

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

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITE DES DEBATS.

M. HONORE GERVAIS (Montréal, division Saint-Jacques) propose, appuyé par M. Taylor :

Que le 2e rapport du comité des débats de la Chambre soit modifié en y substituant les mots " 28 novembre 1907 " aux mots " 1er avril 1906 ", et que ledit rapport, ainsi modifié, soit adopté.

Cette motion est adoptée.

LE RESTAURANT.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) propose :

Qu'un comité de cette Chambre composé de M. l'Orateur, de M. l'Orateur suppléant et de M. Barker, soit nommé et chargé d'étudier avec un comité du Sénat la question d'un restaurant à l'usage des deux Chambres.

M. BERGERON : Je suis bien aise que l'honorable ministre ait fait cette proposition, car voici des années que cette question s'agite sans que l'on ait jamais rien fait, bien que la gestion du restaurant eût toujours laissé énormément à désirer. A l'époque où il dirigeait le ministère des Travaux publics, l'hon. M. Hyman parlait d'affecter au restaurant une partie de l'aile nouvelle, et j'aimerais savoir si c'est encore ce qu'on a l'intention de faire.

L'hon. M PUGSLEY : Les plans de l'aile nouvelle ont évidemment été conçus avec la pensée de loger le restaurant à l'étage supérieur qui, étant donné l'ascenseur qui y conduira, conviendrait admirablement à cette fin. A ceux d'entre nous qui se sont occupés de cette question, il semble qu'il serait à souhaiter vivement que le Sénat et la Chambre des communes s'entendissent au sujet de l'établissement d'un restaurant à l'usage des sénateurs et des députés. Ce comité étudiera la question avec un comité du Sénat dans le but d'en venir à une entente acceptable à tous.

(La motion est adoptée.)

3e LECTURE

Après délibération en comité général, d'un projet de loi (n° 211), déposé par M. Pringle, tendant à modifier la loi concernant la Dominion Guarantee Company, Limited.

QUESTIONS.

RECETTES BRUTES DE L'INTERCOLONIAL.

M. FOWLER demande :

1. Quel est le chiffre des recettes brutes du chemin de fer intercolonial pour le mois de juin 1908, et pour les trois mois, d'avril à juin, inclusivement ?
2. Quel est le chiffre total des frais d'exploitation pour les deux mois d'avril et de mai respectivement?
3. Quel est le chiffre respectif des recettes et des frais d'exploitation pour les mois d'avril, de mai et de juin 1907?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je demande que la question soit réservée.

M. FOWLER : Y répondrez-vous d'ici à la prorogation ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

M. H. A. QUILTY.

M. FOWLER demande :

1. H. A. Quilty a-t-il subi l'examen requis des chefs du mouvement sur l'Intercolonial? Dans l'affirmative, combien de fois a-t-il subi tel examen?
2. Dans les promotions faites dans le service, a-t-on laissé de côté ledit Quilty? Dans l'affirmative, pour quelle raison?
3. Quel poste M. Quilty occupe-t-il maintenant dans le service, et quand a-t-il été nommé à son poste actuel?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui, M. Quilty s'est présenté à l'examen requis des chefs du mouvement, en janvier 1902, mais il a échoué. Il a été plus heureux à l'examen du 7 avril 1907.
2. Non.

3. Il a été nommé télégraphiste des chefs du mouvement et sous-chef du mouvement à Newcastle, le 7 avril 1907.

LA CONFERENCE INTERCOLONIALE DE LONDON.

M. BERGERON demande :

1. Quelle somme a été votée par le Parlement pour faire face aux dépenses des ministres canadiens qui ont assisté à la conférence intercoloniale de Londres en 1907?
2. Combien de ministres du Canada ont assisté officiellement à cette conférence.
3. La totalité du montant ainsi voté a-t-elle été dépensée, et combien chaque ministre a-t-il reçu?
4. Quelque autre mission officielle a-t-elle été remplie? Quel ministre en a été chargé, et quel montant a été reçu par se ministre (ou autres ministres) pour ses services?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je demande que cette question soit réservée.

M. BERGERON : Combien de temps le sera-t-elle ? La clôture de la session est très prochaine.

L'hon. M. FIELDING : Je crois qu'il a déjà été donné à cette question une réponse que l'on retrouvera dans le compte rendu des débats de la Chambre

M. BERGERON : Je n'ai pas pu la retrouver.

L'hon. M. FIELDING : Je vais essayer de faire en sorte que l'honorable député l'ait avant la fin de la session.

M. l'ORATEUR : La question est rayée.

LA COMMISSION DU TRANSCONTINENTAL.—TRAITEMENTS, ETC.

L'hon. M. FOSTER demande :

1. Quelle a été, chaque année, la dépense totale de la commission du Transcontinental en fait de salaires, loyers, voyages et menues dépenses, y compris toutes choses qui ne se rattachent pas à la construction?
2. Ces dépenses sont-elles portées au compte de construction et inscrits au débit de la division Est du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je demande que cette question soit réservée.

L'hon. M. FOSTER : Je tiens beaucoup à ce renseignement.

L'hon. M. FIELDING : C'est la première fois, je crois, que cette question figure au feuilleton.

L'hon. M. FOSTER : Et j'ai bien peur que ce soit la dernière.

L'hon. M. GRAHAM : Je vais m'en occuper aujourd'hui même ; c'est la première fois que j'en entends parler.

M. GRAHAM.

PRIMES PAYEES PAR L'ETAT.

M. R. L. BORDEN demande :

1. Quel est le montant estimatif des primes payables par le Gouvernement, sur l'exercice expirant le 31 mars 1909, pour les produits ou articles suivants: a) pétrole; b) fer; c) acier; d) plomb; e) ficelle à engerber; f) autres articles pour lesquels une prime est payée?
2. Quel montant réel a été payé pour chacun des item ci-dessus, sur l'exercice clos le 31 mars 1908?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Le ministre du Commerce me communique la réponse suivante :

1. a)	Pétrole	$ 400,000 00
b)	Fer	825,000 00
c)	Acier	1,000,000 00
d)	Plomb	250,000 00
e)	Chanvre de manille entrant dans la fabrication de la ficelle d'engerbage et des cordages	50,000 00
f)	Fils métalliques	350,000 00
2. a)	Pétrole	391,217 09
b)	Fer	863,816 75
c)	Acier	1,092,200 71
d)	Plomb	51,001 00
e)	Chanvre de manille	41,983 77
f)	Fils métalliques	347,134 89

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA VENTE DE TERRAINS DE L'ARTILLERIE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose à la Chambre de se former en comité général demain pour discuter un projet de résolution ainsi conçu :

1. Il y a lieu de ratifier les décrets du conseil suivants, savoir:

a) Un décret du conseil du 16 mai 1904 autorisant la vente à la ville de Toronto de certaine propriété de l'artillerie en cette ville, consistant en la totalité des terrains militaires situés entre et comprenant le vieux fort et les terrains de l'exposition;

b) Un décret du conseil du 6 décembre 1905 autorisant la vente à la ville de Montréal de la propriété de l'artillerie, située dans le fleuve Saint-Laurent, en face de ladite ville, et connue sous le nom d'île Sainte-Hélène;

c) Un décret du conseil du 27 juillet 1907, autorisant le transfert à la ville de Montréal d'une partie de la propriété de l'artillerie, située en cette ville et connue sous le nom de parc Lafontaine;

Et d'autoriser la vente et la cession desdits terrains de l'artillerie en la manière et aux conditions prescrites dans lesdits décrets du conseil, respectivement, ainsi qu'aux autres conditions qui pourront être imposées par Sa Majesté et acceptées par la ville de Toronto et la ville de Montréal, suivant le cas.

2. Le produit de la vente à la ville de Toronto et à la ville de Montréal desdits terrains de l'artillerie pourra être employé et appliqué, et est par les présentes affecté à l'achat d'emplacements et à l'érection sur ceux-ci d'écoles d'instruction militaire à l'usage de la troupe permanente de chacune, respectivement, de ces deux villes.

Son Excellence le Gouverneur général, ayant pris connaissance de l'objet de ce projet de résolution, en recommandant à la Chambre l'examen favorable.

(La motion est adoptée.)

QUESTION RELATIVE AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE ET AU PONT DE QUEBEC.

L'hon. G. E. FOSTER (Toronto-nord) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demanderai au ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou à son collègue des Finances, s'il est intervenu quelque arrangement à la faveur duquel le Grand-Tronc-Pacifique doit prendre possession du pont de Québec, moyennant le paiement d'un loyer, de l'intérêt sur le coût de l'entreprise ou autrement.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Il n'existe pas d'arrangement de cette nature au sujet du pont de Québec. Le pont se rattache à la grande entreprise du Tronscontinental, mais dans une mesure susceptible de prêter à la discussion.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre des Chemins de fer pourrait-il me dire s'il a réussi à savoir ce que les commissaires du Transcontinental daigneront communiquer de ce qui s'est passé du 31 mars 1907 au 31 mars 1908, vu que leur rapport ne va pas au delà de 1907?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): J'ai déjà, à différents temps, en réponse à des questions et au cours du débat de l'autre jour, communiqué à la Chambre tous les renseignements que m'ont transmis les commissaires sur ce qui s'est passé jusqu'au 31 mars dernier.

L'hon. M. FOSTER : Je préviens le ministre que si les commissaires, à la prochaine réunion de la Chambre, ne donnent pas de renseignements plus récents, nous devrons demander la suppression de leur traitement.

L'hon. M. GRAHAM : Comme tous les autres, leur rapport va jusqu'à la fin de l'exercice financier.

L'hon. M. FOSTER : Oui, et cet exercice est expiré depuis dix-huit mois.

QUESTION RELATIVE A L'INTERDICTION DU BETAIL.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais savoir si le Gouvernement a pris connaissance de certaine dépêche rapportant une déclaration fort importante faite par le premier ministre d'Angleterre. Il paraît que, répondant à une députation venue pour prier les membres du cabinet anglais de lever l'interdiction qui frappe le bétail étranger, le premier ministre s'est exprimé dans les termes les plus bienveillants et a déclaré que si on lui démontrait que l'importation du bétail sur pied peut se faire sans danger, il serait favorable à la levée de l'interdiction. Il a ajouté que si après avoir consulté ses collègues il considérait que l'enquête demandée pourrait être utile, il en ordonnerait l'intitution.

Comme cette déclaration très importante porte sur une question qui a maintes fois occupé l'attention de la Chambre et du Gouvernement, j'amerais savoir si le ministère se propose de se mettre en communication avec le gouvernement anglais dans le but de démontrer à ce dernier—ce que l'on peut faire, je crois—que l'importation du bétail canadien en Angleterre n'offre absolument aucun danger. Le Gouvernement se propose-t-il de tenter des démarches dans ce sens ?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER : Je ne crois pas qu'il reste à faire qui n'ait été tenté depuis longtemps. A l'époque où sir Charles Tupper occupait la charge de haut commissaire du Canada à Londres, nous avons prouvé que le bétail canadien n'était pas atteint de maladies contagieuses et que son entrée en Angleterre ne comportait absolument aucun danger. Nous n'admettons pas que le bétail canadien soit malade et nous nous en tenons à l'attitude dont nous ne nous sommes jamais départis. D'après ce que je sais, ce n'est pas là que réside la cause de la difficulté. Cependant, si le premier ministre d'Angleterre a vraiment tenu le language qu'on lui prête, nous prendrons note de ses déclarations et ferons tout ce qu'il sera possible de faire.

M. R. L. BORDEN : Si l'information du " Free Press " est exacte, les déclarations du premier ministre semblent indiquer une orientation nouvelle susceptible de motiver d'autres démarches.

ADOPTION DU PROJET MODIFIANT LA LOI ELECTORALE.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) propose la 3e lecture du projet de loi (n° 115) portant modification de la loi électorale.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Avant que ce projet de loi soit lu pour la 3e fois, je tiens à faire quelques observations pour corriger l'opinion qui semble commencer à prévaloir à l'égard de la confection des listes nouvelles dans la province d'Ontario. On entend répéter de tous côtés que ces listes seront dressées par des juges. Ceci me paraît absolument absurde. Pas plus dans le Nouvel-Ontario qu'ailleurs les juges n'auront mission de dresser la liste des électeurs. Ils seront appelés à se prononcer en dernier ressort sur l'exactitude des listes, et tout ce qu'ils auront à faire de plus dans le Nouvel-Ontario, ce sera de

nommer les secrétaires de l'inscription qui seront chargés de dresser ces listes. Au lieu d'être nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil les secrétaires seront désignés par les juges ; voilà la seule différence.

J'ai été fort surpris de voir le premier ministre se refuser à laisser dresser les listes par des secrétaires ou recenseurs nommés par le lieutenant-gouverneur et consentir volontiers à les laisser dresser par des recenseurs désignés par des juges. Pourtant, c'est le Gouvernement qui nomme le lieutenant-gouverneur et les juges. Comment se fait-il que l'on préfère ceux-ci à ceux-là?

Le lieutenant-gouverneur d'Ontario, le premier magistrat, le plus haut dignitaire de la province, ne mérite-t-il pas notre plus entière confiance? Est-ce à dire que les juges en sont plus dignes que lui ? Je considère que le lieutenant-gouverneur occupe un rang supérieur à celui des juges.

Mon désir est de dissiper la fausse idée que les listes seront confectionnées par les soins des juges. Tant que les listes ne seront pas l'objet de réclamations—réclamations qui ne se feront probablement qu'en un petit nombre d'arrondissements électoraux—les juges ne s'occuperont pas plus des listes que je ne le ferai moi-même ; de sorte que la tâche qui incombera de ce chef aux juges du nouvel Ontario devra se réduire à fort peu de chose. C'est pourquoi je ne veux pas laisser se répandre l'opinion que ces listes seront purement et simplement dressées par des juges.

On ne manque pas, naturellement, de nous représenter les juges comme des anges planant au-dessus des choses de la politique. C'est peut-être vrai, mais je ne m'en suis pas encore aperçu, ayant pu constater que dans Ontario les juges, comme les autres, ont leurs préférences politiques. Je ne dis pas qu'ils manifestent ouvertement leurs sentiments politiques, mais nul ne saurait oublier qu'il fut un temps où il était libéral ou conservateur, et il est certain que ceux que les juges nommeront secrétaires de l'inscription seront des libéraux ou des conservateurs. Je ne sais pas qui ils nommeront, mais je sais quels seront leurs conseillers.

Les juges ne sont pas en mesure, je crois, de savoir quels sont ceux qu'il convient le plus de nommer secrétaires de l'inscription; il faudra donc qu'ils puisent leurs renseignements à une source quelconque. Quelle sera cette source, je m'en doute assez. Chose certaine, c'est qu'il ne manquera pas de gens empressés à leur offrir leurs conseils sans y avoir été invités, et que l'aide ne leur fera pas défaut. Je ne dis pas que les juges laisseront s'exercer sur eux quelque influence étrangère; mais les secrétaires de l'inscription seront des conservateurs ou des libéraux, et ce sont eux qui seront chargés de la confection des listes ; tout ce que les juges auront à faire, ce sera, lorsqu'ils seront saisis de quelque réclamation, de décider si tel ou tel nom doit être rayé ou ajouté.

M. HENDERSON.

Que l'on cesse donc de se bercer de l'illusion que ces listes seront apportées du ciel par des anges revêtant les apparences de juges et qu'elles devront être parfaites. Si tel devait être le cas, ces listes seraient vraiment extraordinaires, plus merveilleuses encore que celles de l'ancien Ontario. Je ne vois dans le projet de loi aucune disposition susceptible d'inspirer au public une confiance plus grande que celle qu'il repose en la loi actuelle d'Ontario, qui autorise le lieutenant-gouverneur à nommer les secrétaires de l'inscription.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest) : Je proteste encore une fois contre l'article 1er de ce projet de loi, estimant qu'il n'est pas utile de faire plus que cela. L'attitude présente du Gouvernement est complètement en désaccord avec les principes qu'il a soutenus et absolument contraire aux circonstances qui prévalent en cette partie septentrionale du pays. Je propose donc à titre d'amendement :

Que ledit bill ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois mais qu'il soit renvoyé à un comité général avec mandat de modifier ledit bill, spécialement en son article 1er, de manière à pourvoir à ce que les listes provinciales de la province d'Ontario, tant dans les districts non organisés que dans les districts organisés, seront pour avoir, pour les fins des élections fédérales, une force et une valeur égales à celles des listes des autres provinces, de manière à éviter d'établir un traitement restrictif distinct à l'égard de la province d'Ontario.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : En prenant la parole, je n'ai d'autre but que celui de rappeler l'attitude que prenait le ministère en 1898 et de faire voir bien nettement quel était alors le sentiment du Gouvernement sur la question posée par l'amendement. Je citerai à cet effet deux courts passages d'un discours que le premier ministre prononçait en 1898 ; j'extrais le premier de la page 3470 des "Débats" de cette année-là :

Et cependant, je n'aurais pas hésité à accepter le système de cens électoral établi par cette législature conservatrice, parce que, bien qu'en somme il y eût, à mon avis, bien des points répréhensibeles dans ce système; du moment que la province l'acceptait, je l'aurais accepté avec plaisir. Ainsi en est-il des autres provinces. Il est possible que le gouvernement de plusieurs provinces passe plus tard aux mains du parti conservateur, et que celui-ci ait à réglementer cette question du cens électoral. Je suis prêt, pour ma part, à accepter les listes électorales confectionnées par ces législatures, abstraction faite de leur couleur politique.

Le premier ministre est allé ensuite encore un peu plus loin que cela. Il y a quelques jours, certain membre de la Chambre, portant la parole sur cette question—je suis sûr que ce n'était pas le ministre des Douanes—disait que le parti libéral soute-

nait alors le principe que les listes devaient être confectionnées par les municipalités. Mais en me reportant à la page 3730 des "Débats" de 1898, je relève les paroles suivantes du premier ministre : Nous ne voulons pas de cela ; nous ne tenons pas à ce que les listes soient confectionnées par nos amis. Nous sommes prêts à laisser ce soin aux autorités provinciales ou municipales.

La contradiction des attitudes est devenue habituelle au cabinet. S'il plaît à nos gouvernants d'être inconséquents, c'est chose qui leur est permise. Pour le moment je ne parle pas de ce qui a eu lieu avant que le parti libéral vînt au pouvoir, mais de ce qui s'est fait en 1898, quand le Gouvernement décida d'accepter les listes provinciales comme base du cens électoral ; dans cette deuxième citation que j'ai faite, il est clair que l'intention était d'accepter les listes des provinces, municipales ou non. En prenant la parole, j'ai voulu simplement présenter à la Chambre ces citations, et protester une fois de plus contre une injuste distinction qui tournerait au détriment de la province d'Ontario. Je répète ce que j'ai dit ; je crois que la province d'Ontario est aussi capable que toute autre province du Dominion de dresser ses listes électorales. Si nous devons accepter pour les élections fédérales les listes provinciales, ne laissons pas de côté la province d'Ontario. Si le Gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, désire faire ses propres listes, que la règle s'applique à toute les provinces du Dominion.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il devrait suffire de faire observer à mon honorable ami que nous n'avons pas par cette loi l'intention d'agir envers la province d'Ontario autrement qu'avec les autres provinces, et la loi n'a pas cette portée. L'amendement que l'on propose est quelque peu captieux. Le bill, il ne faut pas l'oublier, n'a trait qu'à la partie non organisée de la province d'Ontario. J'ai déjà dit qu'il y avait de bonnes et solides raisons pour cela. Le projet de loi dont le Gouvernement vous demande de voter la 3e lecture n'a rien qui tend à la suppression des listes dressée par la province pour la partie organisée de son territoire. Mais la loi actuellement en vigueur dans Ontario pour la revision des listes dans les territoires non organisés met le Parlement absolument à la merci des autorités provinciales. La loi de 1907 autorise en effet le lieutenant-gouverneur à rendre en conseil un arrêté supprimant pour les parties non organisées de la province la confection de nouvelles listes électorales. Ou y peut empêcher la revision des listes cette année, l'année prochaine, ou les années qui vont suivre. De fait, il y a dans le moment une proclamation du gouvernement provincial pour empêcher une revision des listes dans les parties non organisées de la province. Que va-t-il arriver ? Il arrivera ce qui déjà s'est produit dans le passé : il n'y aura pas de revision des listes d'ici à deux ou trois ans. Dans la province d'Ontario en 1904, on n'avait d'autres listes que celles de quatre années auparavant. Il nous a fallu faire nos propres listes, et les faire à la hâte, ce qui a donné peu de satisfaction au public en général, comme on a pu voir au cours du débat auquel ce projet de loi a donné lieu.

C'est pourquoi il est de beaucoup préférable que nous puissions faire nos propres listes, ainsi que le bill y pourvoit. Et c'est là ce qu'on représente comme une atteinte aux droits de la province d'Ontario. J'ai été plus que surpris d'entendre mon honorable ami le député de Toronto-centre (M. Bristol) me dire que je devais être le dernier à violer les libertés de la province d'Ontario. Je ne vois pas pourquoi c'est moi que l'on prend ici à partie ; je ne saisis pas bien l'insinuation de l'honorable député, ni ce que peut cacher l'attaque qu'il dirige contre moi. L'intention qu'il me prête n'existe pas. On cherche à faire croire ici que nous empiétons sur les droits de la province d'Ontario. Mon honorable ami le député de Toronto-nord (M. Foster) est allé jusqu'à dire que les changements proposés seraient dénoncés dans toutes les villes, tous les villages, chaque canton de la province d'Ontario comme visant à cela. Je connais la province d'Ontario autant, je crois, que si j'y étais né. J'ai assez confiance au bon sens de ses habitants pour ne pas redouter l'effet d'un pareil appel. La population de cette province sait qu'elle peut défendre ses droits si l'on tente de les usurper ; elle ne se laissera pas entraîner ainsi, quand il n'est rien fait contre elle.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Pour me servir de l'expression de l'hon. premier ministre, la population d'Ontario ne se laissera pas facilement " entraîner " par des discours comme ceux qu'il tient en ce moment Il est bien inutile au premier ministre de dire que son projet de loi n'attente pas aux libertés de la province d'Ontario, quand c'est précisément le contraire que l'on trouve dans ce projet; et pourquoi cette atteinte aux droits de cette province ? A-t-elle pour cause certaines assertions oiseuses que l'on a faites dans cette Chambre, sans preuves à l'appui, et qui touchent à deux seulement des six collèges électoraux de l'Ontario septentrional ? Est-ce cela ou est-ce autre chose? Ces messieurs ne paraissent pas le savoir. Je leur pose la question carrément, et pas un d'eux ne sait comment y répondre. Ce n'est pas étonnant, car, dans le fait, cette loi est impérieusement demandée par deux députés, et elle n'a pas d'autre objet que d'obtempérer au désir de ces deux partisans du ministère. Le premier ministre nous assure qu'il n'est fait nulle distinction entre les provinces. Est-ce que dans les autres provinces du Canada il n'existe pas des listes préparées par des

recenseurs et revisées par les juges? Ces listes, est-ce que l'administration fédérale ne les regarde pas comme bonne pour ses élections? Quels motifs a-t-on de chercher aujourd'hui à faire voter une loi visant le territoire non organisé de la province d'Ontario? Est-ce parce que dans ce territoire les listes n'émanent pas de l'autorité municipale ? Mais les listes sont pareilles dans la Colombie-Anglaise, au Manitoba, dans certaines parties également de la province de Québec, si je ne me trompe, et dans l'île du Prince-Edouard. On ne parle pas de mettre ces listes de côté. Mais pour les parties non organises du nord d'Ontario, où l'on a des listes dressées précisément de la même manière et revisées par des juges, le Gouvernement entend les traiter autrement que les autres. Inutile de dire le contraire : nous verrons bien qu'il en est comme je dis, quand cette loi sera appliquée.

Le premier ministre a eu recours à un autre argument, qui est tout aussi fallacieux que celui dont je viens de parler ; il dit que le gouvernement d'Ontario peut empêcher la confection des listes, et c'est pourquoi il est nécessaire que ce Parlement intervienne. En faisant cet argument, il semble ignorer, ou du moins oublier, une disposition de sa propre loi, car l'article 7 de la loi sur les élections fédérales, telle qu'elle existe en ce moment, prévoit cette éventualité. Pas n'est besoin de relire cet article, qui a été lu et relu à satiété. Je défie le premier ministre, lui ou tout autre député de la droite, de me contredire sur ce point. Le premier ministre donne comme raison de son projet de loi une éventualité à laquelle, si elle se produisait, l'article 7 de notre loi sur les élections fédérales porte déjà remède. Pas un membre de la droite n'osera me donner le démenti sur ce point. Si on le faisait, je n'aurais qu'à lire l'article pour confondre mes contradicteurs. Voici donc un raisonnement tombé à l'eau. Il n'y a donc pas à hésiter, il ne reste qu'à nous rallier à cette résolution qui porte que, par la loi qui est en ce moment devant la Chambre, le Gouvernement entend faire accepter, à l'aide de sa majorité, certaines prescriptions tendant à créer un état de choses spécial pour six de nos collèges électoraux du nord, et cela sans l'ombre d'un prétexte, ni explication autre que celle présentée par deux députés qui siégent dans les rangs ministériels et dont les assertions reposent sur de simple ouï-dire. Il n'est pas nécessaire de revenir là-dessus ; la chose a été abondamment démontrée. Si l'on n'a pas de meilleure excuse à présenter que celle qui a été mise de l'avant par le premier ministre. Je crains fort que la population d'Ontario ne soit guère disposée à accepter cette loi avec cette bienveillance qu'il plaît à mon honorable ami d'escompter.

M. BORDEN.

M. E. BRISTOL (Toronto-centre) : Le très honorable premier ministre dit que cette loi ne fait pas de distinction au détriment de la province d'Ontario. Cette injuste distinction existe pourtant, et non seulement parce que déjà nous avons une loi qui autorise l'administration fédérale, pour Ontario comme pour le reste du Canada, à faire les listes, si les listes qu'on lui présente remontent à plus d'une année, mais encore parce que les circonstances que l'on invoque à l'appui de ce projet ne se sont produites que depuis son élaboration et sa présentation à la Chambre.

C'est ce qui paraît échapper à l'attention du premier minnistre. D'abord la loi disait s'appliquer aux territoires non organisés des deux provinces d'Ontario et de Québec. Depuis on a abandonné l'idée d'appliquer la loi à la province de Québec, mais on la garde pour la province d'Ontario. Je dirai au premier ministre qu'il a, d'autre façon encore, fait injure à la province d'Ontario ; contrairement à la courtoisie dont il témoigne ordinairement pour tous, amis ou adversaires, il a jugé bon d'entrer en pourparlers avec le premier ministre du Manitoba en vue de donner quelque satisfaction à ceux dont les protestations s'étaient fait entendre, mais il n'a pas eu la même attention pour le premier ministre de la province d'Ontario. On me dit, et je tiens la chose du propre bureau du procureur général d'Ontario, qu'il n'y a pas trois personnes que puisse atteindre l'état de choses dont on s'est plaint devant cette Chambre. Il eut donc été plus convenable si le premier premier ministre ou le ministre de la Justice, au lieu de laisser leurs partisans, presque au dernier jour de la session, faire des affirmations qui ne s'appuient sur rien, avaient courtoisement communiqué au procureur général de la province d'Ontario les motifs de plainte que l'on croit avoir, et s'ils lui avaient demandé de faire préparer de nouvelles listes pour le 1er juillet, au cas où ces plaintes seraient fondées. On n'a rien fait de la sorte, et, personne ne protestant, il a été décidé qu'on ne ferait pas l'inutile dépense d'une autre revision deux mois plus tard pour ces régions du Nord. Il eût été si simple pourtant de soumettre la chose au ministère de la Justice de cette province pour qu'elle y fût examinée. Personne ne me fera croire que si l'on eût démontré le bien fondé de ces plaintes, le gouvernement d'Ontario n'aurait pas rendu justice au représentant de Rainy-River.

M. R. L. BORDEN : Il y a plus, car le premier ministre de la province d'Ontario comme le procureur général ont offert de faire préparer de nouvelles listes pour celles des circonscriptions où il serait démontré que des irrigularités graves existent. Ils étaient prêts à faire la chose, et cela était bien connu.

M. BRISTOL : Au reste, monsieur l'Orateur, je crois voir l'esprit qui anime le très honorable premier ministre, par ce passage de son discours où il dit qu'il n'entend pas laisser notre représentation à la merci du gouvernement de la province d'Ontario. Ce langage surprend dans la bouche du très honorable premier ministre, qui, après cela, viendra nous faire croire qu'il n'a aucun mauvais vouloir contre la province d'Ontario. Je demanderai à cette Chambre si ce n'est pas agir d'une façon injurieuse pour la province d'Ontario que de rendre une pareille loi, comme aussi d'avoir manqué à la courtoisie le plus ordinaire qu'on se doit entre gouvernements.

M. JAMES CONMEE (Rainy-River) : J'ai déjà eu l'occasion de dire, et je répète ici, qu'il n'y a pas de notre part la moindre intention de contrecarrer le gouvernement de la province d'Ontario à propos des listes en question. J'ai beau chercher, il m'est impossible de comprendre par quel procédé les membres de la gauche peuvent en venir à se persuader qu'il y ait dans ce projet de loi rien qui ressemble à un blâme contre le gouvernement de la province d'Ontario. Si j'ai bien compris l'honorable député qui vient de parler avant moi, le gouvernement d'Ontario aurait suspendu la préparation de nouvelles listes, par cela qu'aucune plainte n'a été faite contre les listes actuelles. L'honorable député sait pourtant qu'au cours des dernières élections provinciales, la presse libérale dans cette région n'a cessé de faire entendre des plaintes, et ces plaintes ont même donné lieu à des procédures judiciaires. J'ai fait part à la Chambre il y a quelques jours des dépositions prises à un procès qui s'est déroulé dans le district de la Baie-du-Tonnerre. J'ai envoyé ce rapport au chef de l'opposition. J'ai été surpris d'entendre aujourd'hui l'honorable député dire que nulle preuve n'avait été donnée à la Chambre de ce que nous avions avancé ; rien que des assertions vides, rien qui pût démontrer quelque irrégularité dans l'établissement des listes en question.

M. R. L. BORDEN : Le rapport que l'honorable député m'a fait tenir n'était pas autre chose qu'un exposé de faits préparés par son avocat.

M. CONMEE : C'est vrai. Mon honorable ami est disposé à croire toute sorte de choses, dès qu'elles ont l'appui d'un témoignage. Il croit, je suppose, qu'il y a de par le monde une ville appelée Jérusalem ? Mais l'a-t-il jamais vue ? Quelle preuve a-t-il de l'existence de cette ville ? C'est sur la foi de ceux qui ont vu qu'il le croit. Je dis qu'il y a ample preuve que ces listes étaient irrégulières, qu'elles étaient entachées de mauvaise foi. Il a été établi par des témoins qu'il s'était commis des fraudes au détriment des adversaires politiques. Nous n'avons pas, il est vrai, demandé qu'un comité fût chargé de faire venir les gens pour les questionner et les faire parler, et si mon honorable ami veut invoquer cela comme argument, c'est son droit d'avocat. Après tout, ce n'est qu'un moyen d'éluder la question. Que des témoignages aient été entendues, la chose est indéniable, et mon honorable ami peut en penser ce qu'il lui plaira ; mais j'affirme la chose, sachant qu'elle est vraie, que, comme conséquence de cette enquête, les listes de M. Cummings doivent en passer par les formalités que la loi prescrit. Par décision du juge devant qui la cause a été entendue, M. Cummings a été averti qu'il doit afficher non pas des listes partielles, mais une liste complète ; annoncer dans les journaux que les quinze jours commencent à courir ; déclarer par affidavit, avant que le juge puisse délivrer un certificat, que toutes ces formalités ont été accomplies.

M. R. L. BORDEN : S'il est vrai que, par les lois de la province, cette affaire des listes électorales doive venir devant un juge, pourquoi le parlement fédéral interviendrait-il ?

M. CONMEE : Je suis bien aise que mon honorable ami fasse cette question, car c'est là en effet où gît la difficulté. J'ai parlé des listes de M. Cummings, mais on me dit qu'il en est de même de celles de M. Hogarth. Lui non plus n'a pas donné l'avis requis ; il n'a pas donné avis que son travail était fini, ni fait l'affidavit que la loi exige de lui en vue du certificat prescrit par la loi. Mon honorable ami prétend nous rassurer en disant que la loi offre un moyen de remédier aux irrégularités qui peuvent se produire dans la confection des listes. La chose a été faite, il est vrai, pour deux divisions. Mais il y en a vingt ou trente autres pour lesquelles des procédures n'ont pas été prises à temps ; et maintenant il est trop tard.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais bien à savoir de l'honorable député pourquoi on n'a pas eu recours à ces procédures que la loi autorise, et s'il y a lieu de faire intervenir le parlement fédéral chaque fois que l'on aura négligé d'avoir recours à un moyen que la province elle-même met à la disposition du public.

M. CONMEE : Et pourquoi le public serait-il tenu de se déranger ? Pourquoi mettre un électeur dans l'obligation d'entamer des procédures coûteuses pour obtenir la reconnaissance de ses droits ? Cette question vaut une réponse ; mais il y en a une autre. La loi a été changée, et le public n'a pas su, ou n'a pas compris que le délai accordé ne serait plus que de quinze jours. Ce changement dans la loi a été fait à la dernière minute, quand la session allait finir. Ce n'était pas une modification à la loi des listes électorales, ni à celle des élections, mais une modification à la loi relative aux amendements faits à un statut. Je n'ai pas pu me procurer cette loi. Je n'ai pu trou-

ver un avocat à Port-Arthur ni à Fort-William qui l'eût eue. qui en connût quelque chose, ou qui fût en mesure de me renseigner sur ce point. Dans ces circonstances, je m'étonne que l'honorable chef de l'opposition n'aperçoive pas l'à-propos d'une loi comme celle qui est en discussion devant la Chambre. Sera-ce que l'honorable député veut tirer avantage d'un état de choses auquel nous cherchons précieusement à remédier ? Mon honorable ami dit que déjà une loi fédérale offre un moyen de parer à la négligence des autorités de la province, et permet que nous préparions nos listes si la province n'en a pas de prêtes. Ce raisonnement de l'honorable député n'a aucune valeur dans l'espèce, puisque cette loi dont il parle n'a jamais pu fonctionner. Des députés de la gauche se plaignent de cette loi. En plusieurs occasions, par exemple, l'honorable député qui siège derrière le chef de l'opposition (M. Boyce) s'est fortement prononcé contre son application. Après cela, mon honorable ami me dira-t-il s'il est prêt à déclarer que la loi actuelle lui suffit.

M. R. L. BORDEN : Il est clair que la seule chose à faire dans le cas actuel serait d'amender l'article 7 de la manière que mon honorable ami le suggère, et non pas s'attaquer aux droits de la province d'Ontario.

M. CONMEE : Mon honorable ami doit voir que la province d'Ontario est la seule où les listes électorales se soient jamais faites en vertu de la loi fédérale, et, cela étant, comment veut-on qu'en agissant comme nous le faisons, ce soit faire injure à cette province ? Au moment où, en 1894, les listes se préparaient de tous côtés, personne n'a songé à faire confectionner celles de la province d'Ontario, qui étaient prêtes, pendant que nulle part ailleurs elles ne l'étaient. Dans Ontario, les choses ne se passent pas comme dans les autres provinces. Dans Québec, par exemple, ce n'est pas la législature qui prépare les listes, mais les comtés eux-mêmes. On me dit que dans l'île du Prince-Edouard, on n'a pas de listes pour les élections : l'électeur reçoit un bulletin et il vote. Au Nord-Ouest, le système est différent. Ontario est la seule province où existe un état de choses nécessitant notre intervention, et je ne vois pas que l'on ait raison de dire que nous faisons par là injure à cette province. Et pourquoi le gouvernement d'Ontario s'offenserait-il de la chose?

M. LANCASTER : Parce que le projet de loi a été présenté avant que les motifs qui, dit-on, le nécessitent, existassent.

M. CONMEE : Nullement. Cette loi a pour base un principe des plus salutaires. Nos adversaires se plaisent à dire que le gouvernement d'Ontario va se trouver offensé. Je voudrais bien savoir pourquoi? Est-ce que par hasard le gouvernement d'Ontario entend surveiller la confection des listes à seule fin d'imposer à cette Chambre les représentants qu'il jugera bon d'y voir ? Je ne le crois pas. Je ne crois pas que le gouvernement d'Ontario ait l'idée de faire prévaloir ici ses volontés. Les provinces ont leurs droits ; mais cette question des droits et privilèges des législatures provinciales ne devrait s'agiter dans cette Chambre qu'à l'occasion d'une atteinte faite à ces mêmes droits et privilèges. Je me demande comment la présente loi peut constituer un empiétement sur les droits de la législature d'Ontario. Le parlement fédéral a incontestablement juridiction en cette matière ; et les droits des provinces ne sont nullement mis en péril par ce projet de loi.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Monsieur l'Orateur, cette question a été si longuement débattue dans la discussion générale et dans la discussion des articles que j'ai bien peu à dire.

Je désire simplement présenter quelques observations qui seront une réponse à certaines des objections que l'on a tenté de faire valoir contre le changement prévu dans ce projet de loi. Il importe, je crois, de se rappeler ce qu'est la loi actuelle, d'en comparer les dispositions avec celles du bill à l'étude, et de juger par là si le changement proposé est ou n'est pas une amélioration ; si, par conséquent ce que nous proposons ne devrait pas être accepté. Si, pour la partie non organisée de la province d'Ontario, il devait se tenir une élection fédérale passé douze mois après la confection des listes provinciales, il nous faudrait en préparer de nouvelles, conformément aux prescriptions de la loi, telle qu'elle existe en ce moment. On a, au cours de ce débat. comme aussi en d'autres occasions, sévèrement blâmé l'application que l'on fait de cette loi aux territoires non organisés de la province d'Ontario, et l'on a dit que, si elle n'était pas d'exécution absolument impossible, il est dans tous les cas impossible de la faire fonctionner d'une manière satisfaisante. On ne peut nécessairement faire intervenir cette loi qu'après la publication d'un writ, car, jusque-là, personne ne peut dire si les listes pour ce territoire ne seront pas trop anciennes pour qu'on puisse s'en servir à l'élection annoncée.

Par les dispositions de la loi fédérale, si les listes de la province, à la date de la publication du writ, remontent à moins de douze mois, ce sont ces listes qu'il faut accepter ; mais si elles remontent à plus de douze mois, il en faut de nouvelles, et c'est nous alors qui les faisons. C'est donc seulement après la publication d'un writ que nous pouvons mettre à effet les dispositions de notre loi actuelle. On a dit que c'était un temps bien mal choisi pour un pareil travail, et qu'au reste, les personnes que l'on chargerait de faire ces nouvelles listes seraient nécessairement des créatures du gouvernement fédéral.

On a plus d'une fois soulevé ces objections contre la loi actuelle, en tant qu'applicable aux parties nouvelles ou non organisées d'Ontario s'il devenait nécessaire d'avoir recours à ses prescriptions. Vu l'état de choses qui règne aujourd'hui dans les territoires non organisés d'Ontario, il est au moins aussi probable que, si le présent bill n'était pas adopté, il faudrait avoir recours aux dispositions de la loi fédérale existante pour se procurer une liste d'électeurs lors de la prochaine élection fédérale. Les dispositions de la loi provinciale applicables aux territoires non organisés obligent le recenseur à accomplir sa tâche pendant le mois de juin. Il doit se mettre à l'œuvre le premier jour de juin, ou après cette date, et terminer ses travaux le 30 juin, ou auparavant. Cela n'a pas eu lieu au cours de juin de l'année courante ; la liste avait été préparée avant ce mois-là ou, peut-être, y a-t-on mis la dernière main pendant la première semaine de juin dernier.

Le 30 juin, fut publiée une proclamation dispensant de l'obligation de dresser des listes dans les territoires non organisés pendant l'année 1908. Il ne peut pas aujourd'hui y avoir de confection des listes sous le régime de la loi provinciale, de sorte que si une élection fédérale avait lieu pendant cette année, ou à n'importe quel moment de l'année 1909 avant ou dans le mois de juin, il serait impossible d'obtenir une liste électorale pour les besoins de l'élection, à moins d'accepter la liste préparée conformément aux dispositions de la loi provinciale actuelle qui a été en butte à de si graves reproches.

Si l'élection fédérale a lieu avant le mois de juin prochain, on pourra, naturellement, adopter, si on le veut bien, les listes qui ont été préparées au printemps de la présente année par les autorités provinciales et qui ont été critiquées dans cette enceinte. Je n'entends pas entreprendre une discussion sur ce sujet et je me bornerai à faire observer qu'on a simplement tenté de tourner en ridicule les déclarations des députés de la droite relativement au caractère et au mode de confection de ces listes. L'honorable préopinant a déclaré que ces listes ont été dressées et publiées par sections, les recenseurs certifiant de temps à autre les parties ou sections nouvelles dès qu'elles étaient prêtes. Il est évident que la loi ne pourvoyait qu'à une liste unique, qu'à une seule attestation lorsque la liste serait achevée, qu'à une période de 15 jours pour présenter des oppositions. Des objections ayant été soulevées, on déclara qu'elles n'avaient pas de fondement, qu'elles étaient absurdes et que la liste était parfaite.

L'honorable député qui tenait ces propos a maintenant prouvé, à l'issue de procédures judiciaires, que cette liste est entièrement inexacte, absolument illégale et telle qu'elle est sortie des mains du recenseur, n'ayant été soumise à aucune revision judiciaire et ne pouvant servir à une élection parce qu'elle est inexacte, incomplète et défectueuse. Dès que cela est établi à la suite d'une enquête judiciaire, on déplace la question et on s'écrie : Que ne faites-vous valoir vos griefs ? Dans l'intervalle, une pareille liste a servi lors d'une élection et, si le représentant de Rainy-River (M. Conmee) n'avait pas fait les frais d'une enquête judiciaire qui lui a permis d'établir l'illégalité et l'irrégularité de cette liste, en l'absence du projet de loi dont la Chambre est maintenant saisie, on l'aurait imposée, soit à lui soit à tout autre candidat lors d'une élection fédérale dans cette circonscription.

Voilà cette liste inspirée et divine qui, au dire des députés de l'opposition, est incomparablement supérieure à une liste préparée par un juge qui accorderait tout le délai nécessaire et toutes les facilités voulues pour la faire corriger par la magistrature du pays.

Toute la question est de savoir si la loi actuelle demeurera en vigueur ou si elle sera remplacée par les prescriptions du projet de loi. On a beaucoup parlé de l'insulte que l'on inflige à la province d'Ontario. Je soutiens que j'ai autant le droit de parler au nom de cette province que tout autre membre de cette Chambre ; je ne reconnais à aucun député de l'opposition, quel qu'il soit, des droits supérieurs aux miens. De plus, je crois être l'écho des sentiments d'au moins 38 autres représentants d'Ontario qui appuient le projet de loi et, si nous insultons quelqu'un, ce n'est certainement pas la province d'Ontario, toute la province, du moins. Nous formons plus de 45 p. 100 de la députation d'Ontario et, au nom de plus de 45 p. 100 de la députation de cette province, je ressens l'arrogance des députés de la gauche qui nous reprochent d'insulter la province d'Ontario.

Nous aurions dû, dit-on, communiquer avec les autorités provinciales avant de déposer ce projet de loi. Je voudrais savoir pourquoi le gouvernement provincial, ou la législature d'Ontario, aurait plus affaire aux moyens que nous prenons au sujet de la confection des listes d'éleceurs devant servir aux élections fédérales que nous n'avons affaire aux mesures adoptées par le gouvernement ou la législation d'Ontario relativement au cens provincial. Cette Chambre, peut aussi bien légiférer en matière de cens électoral au sujet des listes d'électeurs que la législature d'Ontario peut régler ses propres listes et son propre cens. Les membres de cette Chambre n'avaient pas de raisons de consulter la législature provinciale avant de soumettre les mesures législatives qu'ils jugeaient à propos concernant la confection des listes fédérales, pas plus que le gouvernement d'Ontario n'aurait eu de raison de prendre notre avis avant de rendre la

loi sur les listes d'électeurs qu'il a adoptée à sa dernière session. Il n'y a pas eu manque d'égard dans un cas ni dans l'autre ; chaque législature est indépendante de l'autre, en ce qui a trait à la confection des listes ou à la réglementation du cens électoral pour l'élection de ses membres.

Nos adversaires ont cherché à susciter une indignation de commande et à faire croire que le projet de loi était un affront pour la province d'Ontario, ou qu'il la mettait sur un pied d'infériorité. S'ils espèrent remporter des avantages électoraux en jouant cette comédie, libre à eux de le faire. C'est un projet de loi que je serais bien aise de discuter devant n'importe quel groupe d'électeurs, et je consentirai volontiers à rencontrer n'importe quel député, en tout temps et en tout lieu, et à traiter ce sujet devant un auditoire quelconque dans la province d'Ontario.

En premier lieu, lors du dépôt du projet de loi, l'opposition a fait beaucoup de tapage au sujet de son application à la petite province du Manitoba, et elle a prétendu que nous craignions de nous attaquer à quelqu'un de notre taille. Nous n'entendons plus ce reproche ; on ne se lamente pas au sujet de la petite province d'Ontario, mais on change d'attitude et l'on dit : Voici un affront intolérable qu'on inflige à une majestueuse, puissante et vaste province de la Confédération. Il me semble que ces deux raisonnements sont incompatibles. De plus, lorsqu'on s'efforce de prouver qu'à cause de quelque influence néfaste au sein du cabinet ou au dehors, on cherche à mettre la province d'Ontario sur un pied d'infériorité vis-à-vis quelque autre partie du Dominion, on pousse le ridicule jusqu'aux extrêmes.

Dans la province de Québec, en effet, il n'y a pas de listes dans les territoires non organisés. Même, s'il faut en croire le raisonnement du représentant de Jacques-Cartier, il n'existe pas de territoires non organisés dans cette province-là. Quoi qu'il en soit, aucune liste n'a été dressée et, si des électeurs habitent ces parties de la province, leurs noms ne figurent nulle part sur les listes électorales. En ce qui a trait à la province de Québec, il n'est donc pas question d'opter entre les listes provinciales et les listes fédérales ; il ne s'agit que de décider si le Parlement doit intervenir et faire ce que la législature provinciale n'a pas cru nécessaire de faire relativement à ce coin de la province. Si on demande ou s'il devient nécessaire de dresser des listes dans la partie de Québec qui est encore inorganisée, et si la législature établit dans cette partie de la province un mode de confection des listes différents de celui qui prévaut partout ailleurs, un mode aussi impraticable, aussi peu satisfaisant et aussi peu de nature à assurer une liste impartiale que les prescriptions de la loi d'Ontario, comme l'expérience l'a démontré, la Chambre pourra alors examiner si les listes ainsi préparées pour les territoires non organisés de la province de Québec doivent servir aux fins des élections fédérales. Mais ce moment n'est pas arrivé et, tant que des listes ne seront pas préparées d'une manière ou d'une autre et qu'il ne s'agira pas de savoir si ces listes seront acceptées, il n'y aura pas lieu d'appliquer les dispositions du présent projet de loi à cette province.

Lorsque ce bill fut déposé, il s'appliquait à toutes les parties du Canada où des listes n'étaient pas dressées d'après le mode indiqué par la loi actuelle concernant les élections. Il souleva des objections et le projet fut modifié, en autant qu'il concernait la province du Manitoba, dans des circonstances que la députation connaît et que je n'ai pas besoin de rappeler. Cette modification ayant eu lieu, on combat avec acharnement la disposition nouvelle, non pas parce que nous avons conservé l'ancien projet, mais parce que nous l'avons modifié de la manière indiquée par le premier ministre il y a six semaines, afin de soumettre cette question à la décision des juges.

Le représentant de Halton déclare ce matin qu'il ne s'agit pas réellement de confier aux juges la confection des listes d'électeurs. Je ne saurais mieux faire que de le renvoyer au texte du projet de loi que, lorsqu'il sera adopté, les juges eux-mêmes devront interpréter et que j'ai rédigé dans les termes les plus clairs que j'ai pu trouver.

Le bill décrète que le bureau d'inscription nommera autant de recenseurs qu'il en faudra, et de quelle manière ces recenseurs devront-ils remplir leurs fonctions? Sous la surveillance et conformément aux instructions de ce bureau d'inscription. Ces mots ne me semblent pas vides de sens. Ils ont été employés à dessein et ils auront toute leur portée, lorsqu'ils seront interprétés par un groupe de juges. Je n'entends pas dire que les juges eux-mêmes, ou quelques-uns d'entre eux, iront de porte en porte, comme lors d'un dénombrement de la population, à la recherche des électeurs pour les inscrire ; mais je déclare qu'ayant désigné certaines personnes comme leurs substituts ou délégués, celles-ci dresseront les listes sous la surveillance réelle et conformément aux instructions des juges eux-mêmes, instructions qu'ils recevront de jour en jour ou même d'heure en heure, au besoin. Par conséquent, aux termes du projet de loi, ces juges établiront ces listes eux-mêmes, de même que celui-là construit réellement une maison qui se tient chaque jour sur les lieux et voit les maçons poser les briques, les menuisiers placer les escaliers et les couvreurs mettre la toiture. A vrai dire, ils ne travaillent pas de leurs mains, mais l'ouvrage est exécuté sous leur direction et leur surveillance par des hommes qu'ils ont eux-mêmes choisis et qui sont entièrement sous leur dépendance. Je soutiens que sous tous les rapports ces listes sont dressées par les

juges aussi réellement que si les juges faisaient eux-mêmes l'inscription des noms.

L'honorable député de Halton a délicatement, mais sans qu'on puisse s'y méprendre, laissé entendre à la Chambre et à tous ceux qui liront son discours qu'un juge, bien qu'il ait accepté et qu'il remplisse ses fonctions élevées, ne peut pas oublier et n'oublie pas ses anciennes affiliations politiques. Si l'honorable député parle sérieusement, s'il croit ce qu'il dit, admettons qu'il en soit ainsi. Il y a dans le nouvel Ontario, six circonscriptions et neuf juges de district. Trois d'entre eux ont été nommés avant l'avènement du présent ministère. Je n'ajoute rien au sujet de leurs affiliations politiques, mais je rappellerai au représentant de Halton que, si parmi neuf juges d'Ontario trois ont été nommés dans les circonstances que j'ai indiquées, nos adversaires ont parmi la magistrature un nombre de représentants proportionnellement égal à celui qu'ils ont dans cette enceinte. Nous nous proposons de confier cette tâche aux juges tels que nous les trouvons. Je sais que nous ne pourrions pas faire choix d'un tribunal plus impartial et que toute la question se résume à ceci : les objections qu'ils ont soulevées devant le comité général et qu'ils font encore entendre signifient que les membres de l'opposition sont d'avis que les listes d'électeurs sont parfaites tant qu'elles sont dressées par des partisans politiques désignés par eux-mêmes ou par leurs amis politiques, mais que ces listes deviennent absolument acceptables lorsqu'elles sont préparées par des partisans politiques choisis par leurs adversaires. Mais, même lorsqu'elles sont dressées par des juges impartiaux, ces listes prêtent encore à la critique, car rien ne contentera les députés de l'opposition, si ce n'est la faculté de préparer eux-mêmes les listes des électeurs auxquels ils demanderont le renouvellement de leur mandat.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je désire répondre en peu de mots aux observations du ministre de la Justice. Il prétend qu'il peut parler au nom de la province d'Ontario avec autant d'autorité que n'importe quel membre de la Chambre. Je suis d'avis qu'il est moins l'interprète de cette province que les hommes qui, il y a des années, étaient dans cette enceinte lorsque le parti libéral s'est prononcé à maintes reprises en déclarant que les listes provinciales, et pas d'autres, étaient celles dont on devait se servir. Telle fut l'attitude du premier ministre actuel, de ses collègues qui faisaient alors partie de la députation, notamment feu l'honorable David Mills et l'honorable Edward Blake. Les hommes les plus éminents et les plus influents du parti libéral de cette époque déclarèrent à plusieurs reprises que les listes provinciales, à l'exclusion des autres, devaient servir aux élections fédérales comme aux élections de la province. Ce fut l'un des articles du programme qu'ils soumirent aux électeurs.

Or, en proposant le présent projet de loi, le ministère met à dessein ce principe de côté lorsqu'il s'agit de la province d'Ontario. Il refuse de propos délibéré de l'appliquer aux territoires non organisés de cette province. Il y aurait moins à redire si la province d'Ontario, seule, renfermait des territoires non organisés. Mais il en existe dans d'autres provinces. A cet égard, le même état de choses règne dans ces provinces ; cependant, on ne leur applique pas les dispositions du projet de loi. N'est-ce pas faire insulte à la province d'Ontario que de la traiter autrement que les autres ? Je déclare que le gouvernement fédéral l'insulte à dessein en refusant de se fier à la probité et à l'intégrité des fonctionnaires ou du gouvernement de la province d'Ontario. En présence d'un semblable projet de loi, le ministre de la Justice ne saurait prétendre qu'il est l'écho des sentiments de la population d'Ontario.

Quel est l'objet de ce projet de loi? Le premier ministre dit qu'il a pour objet de permettre à celui qui habite les territoires non organisés d'exercer son droit de suffrage, en faisant dresser une liste d'électeurs là où il n'en existe pas. Mais l'état de choses qui prévaut dans les territoires non organisés d'Ontario existe également dans ceux de la province de Québec. Cependant, le ministre de la Justice n'a pas pris les mêmes mesures pour cette dernière. Il consent à s'en rapporter au gouvernement provincial, mais il traite différemment la province d'Ontario, au nom de laquelle il prétend parler.

M. TALBOT : Etes-vous le protecteur de ces habitants de la province de Québec?

M. SPROULE : Non, mais le Gouvernement a déclaré que ce projet de loi était nécessaire pour protéger les droits des électeurs domiciliés dans les territoires non organisés d'Ontario. Pourquoi ne protège-t-il pas aussi les droits de ces électeurs de la province de Québec. L'objet du bill, dit-on, est de permettre aux électeurs de voter aux endroits où il n'y a pas de liste municipale. Or, dans ces territoires non organisés de la province de Québec, il n'y a pas plus de listes municipales qu'il n'y en a dans les territoires non organisés de la province d'Ontario. Pourquoi donc cette inégalité de traitement. Je comprendrais que le Gouvernement enlevât la confection des listes aux provinces, s'il prétendait que c'est au Parlement de régler toutes les conditions du cens fédéral. Mais, il n'émet pas cette prétention, et nous avons raison de nous plaindre lorsqu'il n'applique cet article qu'à la province d'Ontario et que les commentaires du ministre de la Justice font encore res-

sortir avec plus de force cet acte de partialité.

Après l'élection provinciale d'Ontario, j'ai entendu un partisan du ministère fédéral faire une remarque qui voulait dire : Attendez que le gouvernement d'Ottawa fasse adopter une loi électorale qui nous permettra de dresser les listes, et nous vous montrerons ce que nous pouvons faire. Je pourrais nommer des personnes qui m'ont tenu ce langage. Un nommé Marcil, un proche parent d'un membre de cette Chambre, et une autre personne, un de ses satellites, ont montré beaucoup d'activité au cours de l'élection. L'un d'eux tenait les fonctions de sous-rapporteur et l'autre, si je ne me trompe celle de secrétaire du scrutin. Tous deux sont des fonctionnaires du Transcontinental au service du gouvernement libéral.

Ni dans l'arène fédérale, ni dans les luttes provinciales, le parti libéral n'a jamais compté sur le résultat d'une élection dans ce district conduite honnêtement. Ai-je besoin de citer M. D. A. McDonald qui, dans le district d'Algoma a lancé une circulaire annonçant que le scrutin aurait lieu à une date postérieure à la date fixée, afin d'empêcher les électeurs de se rendre aux bureaux de vote pour déposer leurs bulletins dans l'urne? Le scrutin eut lieu deux jours avant la date fixée dans son avis et 125 électeurs ne purent exercer leur droit de suffrage à cause de la duplicité d'un fonctionnaire du gouvernement Mowat. Le représentant de Rainy-River (M. Conmee) sait fort bien que M. D. A. Macdonald, lors d'une élection là-bas, a groupé les Indiens, les a conduits comme un troupeau au bureau de vote et leur a fait déposer leurs bulletins en faveur du candidat libéral. Après que ces Indiens eurent voté, il les obligea à changer d'habits avec leurs femmes qu'il avait parquées dans un bâtiment, et ces femmes indiennes, affublées d'un costume masculin, allèrent à leur tour déposer leurs bulletins.

M. CONMEE : Où cela s'est-il passé, au dire de l'honorable député?

M. SPROULE : Dans le district d'Algoma. J'ai entendu M. D. A. Macdonald lui-même s'en vanter.

M. CONMEE : Sous quel gouvernement ?

M. SPROULE : Sous le gouvernement Mowat. Je parle d'un fait devenu historique. J'ai entendu l'auteur de ce méfait s'en vanter sur un bateau de la compagnie du Pacifique pendant qu'il descendait les Grands lacs, en 1892. C'est là un des stratagèmes sur lesquels le député de Rainy-River a toujours compté pour se faire élire.

A vrai dire, le projet de loi dont la Chambre est saisie devrait s'appeler le projet Conmee, parce que son principal objet est d'assurer l'élection de celui-ci. C'est parce que nous connaissons tous ces faits que nous ressentons l'affront qu'on fait à la province d'Ontario. Nous nous rappelons tous les ruses auxquelles l'honorable député a eu recours dans le passé, et je suis certain qu'il n'a rien perdu de son habileté. Un jour ce fut le "Minnie M."; un autre, M. D. A. Macdonald et, enfin, quelque expédient aussi honteux.

Les députés de la droite désirent être en état d'accomplir les exploits que leurs amis se sont vantés de réaliser le long du réseau du Transcontinental. Toutefois, le ministre s'est rendu aux puissants arguments invoqués contre le projet de loi ; néanmoins, au moment où la discussion touche à sa fin, il s'élève avec violence contre ceux qui l'ont obligé à le modifier. Pourquoi n'a-t-il pas invoqué ces arguments et adressé ces reproches à la Chambre depuis des semaines ? Il n'a pas osé le faire parce qu'il savait qu'on lui répondrait. Aujourd'hui, cependant, sachant que nous n'avons pas le temps de lui répondre, il s'enhardit et prend de l'importance. Mais la population d'Ontario se souviendra, lorsque luira le jour du châtiment, lorsque le ministre de la Justice, le premier ministre et leurs amis seront punis par les électeurs dès que ceux-ci auront l'occasion de se prononcer sur le projet de loi qu'on impose à la Chambre.

M. CONMEE : Je désire poser une question à l'honorable député.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. CONMEE : L'élection dont parle l'honorable député n'a jamais eu lieu.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : L'honorable député a le droit de poser une question.

M. CONMEE : Je déclare que l'élection...

Quelques VOIX : Oh ! oh ! Posez votre question.

M. CONMEE : Je demande à l'honorable député quelle preuve il a qu'une élection à laquelle un nommé Macdonald était candidat a eu lieu dans Algoma ?

M. SPROULE : Je n'ai pas dit que M. Macdonald était candidat. J'ai déclaré qu'il était l'agent du parti libéral. Je l'ai entendu se vanter d'avoir fait voter les Indiens, puis de leur avoir fait changer de vêtements avec leurs femmes et d'avoir conduit ces dernières au bureau de vote où elles avaient déposé eurs bulletiins.

M. CONMEE : Quand cette élection a-t-elle eu lieu ?

M. SPROULE : Et je lui ai entendu dire qu'il avait lui-même affiché sur une scierie où il y avait un grand nombre d'électeurs conservateurs un avis annonçant que l'élection aurait lieu deux jours plus tard que la date fixée par la proclamation, de sorte que ces électeurs sont demeurés chez eux le jour du scrutin et que le candidat de

leur choix a été battu. C'est grâce à de tels expédients que le représentant de Rainy-River a réussi pendant si longtemps à faire partie de quelque législature au Canada.

M. l'ORATEUR : Je suis d'avis que l'honorable député dépasse les bornes en insinuant qu'un membre de la Chambre a réussi à se faire élire par les expédients qu'il indique. Il devrait se rétracter.

Quelques VOIX : Rétractez-vous.

M. SPROULE : Tout ce que je puis dire, c'est que je tiens ces renseignements de l'auteur de. . .

Quelques VOIX : Règlement ! règlement !

M. l'ORATEUR : L'honorable député a insinué qu'un autre député a toujours compté sur certains moyens répréhensibles pour se faire élire. Cela est inconvenant.

Une VOIX : Les Indiennes ont-elles voté ?

Quelques VOIX : A l'ordre ! Rétractez-vous !

M. l'ORATEUR : Cette déclaration doit être retirée.

Quelques VOIX : Règlement ! règlement !

Une VOIX : Retirez ce que vous avez dit des Indiennes.

M. l'ORATEUR : Certains députés semblent savoir qu'il y a matière à plaisanter. Au contraire, c'est une question qui intéresse le bon ordre et le décorum à observer pendant les débats de la Chambre.

M. TAYLOR : Ils ne conaissent pas mieux. . .

M. l'ORATEUR : Silence !

Quelques VOIX : Rétractez-vous !

M. l'ORATEUR : Les députés doivent maintenir le bon ordre et avoir du respect pour le règlement. La déclaration qu'un membre de la Chambre a compté sur des moyens répréhensibles pour se faire élire est imparlementaire et ne doit pas être consignée dans les " Débats ".

M SPROULE : Monsieur l'Orateur, je ne croyais pas enfreindre le règlement en tenant ce langage ; mais, par respect pour votre décision, je me rétracte.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Je crois qu'une seule personne est responsable du projet de loi qui sera bientôt adopté—car je suppose que la majorité l'adoptera —et cette personne, c'est le premier ministre et le leader de la Chambre. La province d'Ontario, lorsqu'elle se prononcera, fera retomber sur lui la responsabilité de cette loi.

Il y a douze ans que le premier ministre tient les rênes du pouvoir au Canada. Il s'est déjà lancé dans maintes aventures. Le présent bill est un coup de dé—rien autre chose. Le premier ministre devrait se demander s'il est probable que l'élection—qui, je le souhaite et je l'espère, aura lieu cet automne—prouvera que ce bill vaut ce qu'il lui aura coûté.

Celui-ci ne saurait s'appliquer qu'à six circonscriptions, tout au plus. Il ne peut pas influer sur le résultat de l'élection dans Muskoka. A la dernière élection provinciale, le parti libéral n'avait pas de candidat dans cette circonscription. Le résultat de l'élection là-bas ne saurait dépendre de la manière dont les listes seront dressées, même si quelqu'un voulait préparer des listes injustes, car les électeurs non organisés n'y sont pas assez nombreux. La même remarque s'applique, pour bien dire, aux deux divisions d'Algoma est et ouest. Ainsi, il ne reste que deux circonscriptions : Nipissing et Rainy-River. Valent-elles la peine que le premier ministre s'expose aux risques que ce projet de loi fera courir. Du reste, le résultat dans ces deux districts électoraux dépend en grande partie de circonstances locales, comme cela est arrivé dans la dernière lutte. Le représentant de Rainy-River a bataillé avec l'entrain, le courage et l'opiniâtreté dont il fait preuve à chaque élection. Il a fait flèche de tout bois, afin de triompher. On a inondé la circonscription de Rainy-River des hommes que les tribunaux d'Ontario avaient flétris pour leurs malversations en temps d'élection. Le capitaine Sullivan s'est rendu dans ce district électoral et, en compagnie du député de Rainy-River. . .

M. COMNEE : L'honorable député (M. Bennett) fait une assertion dénuée de tout fondement. Je n'ai jamais vu le capitaine Sullivan dans cette circonscription, soit au cours de la dernière élection, soit pendant n'importe quelle autre élection.

M. BENNETT : Lhonorable député me permet-il de lui poser cette question ?. . .

M. l'ORATEUR : Observez le règlement! L'honorable député a nié votre assertion et vous devez vous rétracter.

M. BENNETT : J'accepte sa parole. Maintenant, je lui demanderai : Antérieurement à la dernière élection provinciale, pendant les premiers jours du mois de mai, s'est-il trouvé avec le capitaine Sullivan sur le parcours du Transcontinental, entre la bifurcation de Silkirk et Port-Arthur?

M. CONMEE : De quelle élection l'honorable député parle-t-il ?

M. BENNETT : De l'élection du mois de juin dernier.

M. CONMEE : Je ne me suis jamais entretenu de cette élection avec le capitaine Sullivan. (Exclamations.)

M. BENNETT : Je demanderai à l'honorable député s'il est vrai, comme il l'a dit, qu'il n'a pas vu le capitaine Sullivan, au

cours du mois qui a précédé le jour du scrutin, sur le parcours du Transcontinental, entre Selkirk et Port-Arthur ?

M. CONMEE : Non, je ne l'ai pas vu.

M. BENNETT : Alors, je déclare que le docteur Gunn, qui habite Kenora, m'a dit y avoir vu l'honorable député et le capitaine Sullivan ensemble.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne fait que répéter en substance les propos qu'il a reçu l'ordre de rétracter.

M. CONMEE : S'agit-il de M. Gunn qui est médecin des ouvriers du Transcontinental ?

M. BENNETT : De lui-même.

M. CONMEE : L'honorable député est mal renseigné, car je ne me suis pas rendu à l'ouest de Port-Arthur pendant toute la campagne électorale et je n'ai rencontré le capitaine Sullivan nulle part dans la province à l'époque de l'élection.

M. BENNETT : Alors, l'assertion du docteur Gunn est fausse. Je déclare qu'à l'élection provinciale on a eu recours à toute sorte d'expédients dans cette circonscription et que, néanmoins, le candidat conservateur a été élu.

Le premier ministre fait adopter des prescriptions législatives qui ne lui seront pas avantageuses au point de vue politique. Je le déclare et j'ai confiance que les événements me donneront raison lorsque—dans le cours de quelques mois, je l'espère—la population des circonscriptions intéressées aura l'occasion d'exprimer son sentiment.

(L'amendement de M. Boyce, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Alcorn,	Léonard,
Armstrong,	MacLaren,
Avery,	McCarthy (Calgary),
Barker,	McLean (Queen) (I.P.-E),
Barr,	Marshall,
Beattie,	Martin (Queen) (I.P.-E),
Bennett,	Monk,
Bergeron,	Morin,
Blain,	Nornrup,
Borden (Carleton),	Owen,
Boyce,	Paquet,
Brabazon,	Perley,
Bristol,	Porter,
Broder,	Pringle,
Chisholm (Huron),	Reid (Grenville),
Christie,	Robitaille,
Clare,	Roche (Marquette),
Clements,	Sproule,
Crocket,	Stanfield,
Elson,	Staples,
Foster,	Taylor,
Fowler,	Tisdale,
Haggart,	Walsh (Huntingdon),
Henderson,	Ward,
Hughes (Victoria),	White,
Jackson (Elgin),	Wilson (Lennox-et-Addington),
Kemp,	Worthington,
Lake,	Wright (Muskoka)—60.
Lalor,	
Lancaster,	
Lefurgey,	
Lennox,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Archambault,	Macdonald,
Aylesworth,	Maclean (Lunenburg),
Beauparlant,	Macpherson,
Béland,	McCarthy (Simcoe),
Brodeur,	McColl,
Bureau.	McCool,
Caldwell,	McIntyre (Perth),
Calvert,	McIntyre (Strathcona),
Carney,	McKenzie,
Caron,	McLean (Huron),
Carrier,	McLean (York-centre),
Carvell,	McLennan,
Cash,	Major,
Chisholm (Antigonish),	Marcile (Bagot),
Clarke,	Marcil (Bonaventure),
Conmee.	Martin (Wellington),
Copp,	Michaud,
Delisle,	Miller,
Demers,	Oliver,
Dugas,	Pardee,
Emmerson,	Parmelee,
Fielding,	Paterson,
Finlay,	Parent,
Finlayson,	Pickup,
Fisher,	Power,
Fortier,	Pugsley,
Galliher,	Ratz,
Geauvreau,	Reid (Ristigouche),
Gervais,	Roche (Halifax),
Girard,	Ross (Cap-Breton),
Graham,	Ross (Rimouski),
Hall,	Ross (Yale-Caribou),
Harty,	Rousseau,
Hughes (King) (I.P.-E.),	Savoie,
Hunt,	Schell (Glengarry),
Jackson (Selkirk),	Schell (Oxford),
Johnston,	Sinclair,
Kennedy,	Smith (Oxford),
Lachance,	Stewart,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Talbot,
Lanctôt (Richelieu),	Telford,
Lapointe,	Templeman,
Laurier (sir Wilfrid),	Tobin,
Lavergne,	Tolmie,
LeBlanc,	Turcotte,
Lemieux,	Turgeon,
Logan,	Turriff,
Loggie,	Watson,
Lovell,	Wright (Renfrew),
	Zimmerman.—99.

ONT PAIRE.

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Borden (sir Frederick),	Wilmot,
Dyment,	Maclean (York-sud),
Ethier,	Seagram,
German,	Osler,
Gordon,	Daniel,
Crawford,	Ganong,
Burrows,	Smith (Wentworth),
Boyer,	Forget,
Greenway,	Macdonell,

Guthrie,	Ames,
Knowles,	Herron,
Law,	Lewis,
Sifton,	Thompson,
Sloan.	Schaffner.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre plus d'un moment. Je désire tout d'abord relever un passage d'un article de fond qui a paru dans le "Globe", de Toronto, samedi, 4 juillet, et qui ne m'a été signalé que dernièrement. Voici le passage en question :

Inutile de commenter longuement le projet de loi concernant les élections fédérales qui est enfin rendu devant le comité au Parlement. Mais, dans l'intérêt de la vérité, il y lieu de noter que les concessions que l'opposition déclare maintenant satisfaisantes ont été offertes dès les premiers jours de mai dernier. Il eut mieux valu consacrer à des affaires publiques sérieuses le temps qu'on a gaspillé depuis ce moment-là.

Je suis porté à approuver le principe énoncé dans la dernière phrase de cet extrait ; mais, quant à ce qui concerne l'assertion contenue dans la deuxième phrase, à savoir que les concessions en question ont été offertes à l'opposition dès les premiers jours de mai, je dois dire en toute franchise qu'elle n'est pas fondée et qu'elle ne renferme pas un mot de vérité. Je ne dis pas cela dans le but de laisser entendre que ce journal a voulu induire ses lecteurs en erreur, mais afin de mettre l'affaire sous son vrai jour et de rectifier les faits.

J'ai déjà proposé, en comité général, de modifier le bill que nous discutons en ce moment afin de prescrire que, lors d'une élection générale au Canada, le jour du scrutin sera le même dans tous les districts électoraux, sauf dans le territoire du Yukon. Aux termes de l'article 90 de la loi électorale, cinq circonscriptions ne tombent pas sous le coup de la règle générale. Quant à quelques-unes d'entre elles, il est douteux que cette exception soit sage, mais il n'en est pas ainsi des autres. Du moins, le district de Kootenay ne devrait pas être compris dans cette liste, d'après le témoignage de M. Smith Curtis, le candidat libéral dans cette circonscription.

J'ai appris la même chose au sujet d'autres divisions électorales de la Colombie-Anglaise. Des député de la droite ont nié l'exactitude de ces renseignements. En ce qui a trait au district de Kootenay, ils sont corroborés, non seulement par le gouvernement de la Colombie-Anglaise et par le fait que l'élection provinciale a lieu le même jour dans les districts de la province, mais encore par la déclaration de M. Curtis que j'ai mentionnée. Je ne traiterai pas ce sujet plus longuement, mais je proposerai, appuyé par M. Bristol :

Que le projet de loi ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général avec mandat de le modifier en prescrivant qu'à toutes les élections générales au Canada, le jour du scrutin sera le même dans toute l'étendue du pays, sauf dans le territoire du Yukon.

On peut se demander à bon droit pourquoi je présente une motion ainsi conçue, étant donné ce que je viens de dire de la divergence d'opinions qui existe entre les deux côtés de la Chambre. Je répondrai que le représentant de Prince-Edouard (M. Alcorn), dans les amendements qu'il a proposé de faire subir à ce projet de loi a indiqué un moyen simple et facile d'appliquer la règle générale à ces cinq circonscriptions. Si je comprends bien, la difficulté provient dans tous les cas de l'affichage de la proclamation et, en adoptant le moyen suggéré par l'honorable député il n'y aurait pas le moindre inconvénient à fixer un seul jour de scrutin pour tout le Canada.

M. DUNCAN ROSS : Je conviens que le représentant de Prince-Edouard calcule avec raison que le président de l'élection doit recevoir la proclamation vingt-trois jours avant la date de la présentation des candidats. Dans ce cas-là, le délai est suffisant, sauf dans Comox-Atlin, si le président de l'élection est domicilié dans Atlin. Mais mon honorable ami ne comprend-il pas que s'il faut 23 jours avant la présentation des candidats, il en faudra nécessairement 23 après afin de distribuer les boîtes du scrutin et d'assermenter les sous-officiers-rapporteurs. Cela fait 46 jours entre le moment où le président de l'élection reçoit la proclamation et le jour où le scrutin pourra avoir lieu.

M. R. L. BORDEN : Je dois avouer, et j'espère que l'honorable député ne m'en voudra pas de faire cet aveu, que je ne vois pas l'utilité de cette formalité. Dans la pratique, on sait parfaitement dans chaque circonscription que l'élection n'aura pas lieu par acclamation et que le scrutin sera réclamé. Il n'est ni nécessaire ni à propos que le président de l'élection se croise les bras en attendant le jour de la présentation, car il sait fort bien que deux candidats seront sur les rangs et il peut prendre ses mesures en conséquence. Du reste, dans la Nouvelle-Ecosse, ma province, le rapporteur de l'élection s'entend avec les présidents du scrutin longtemps avant le jour de la présentation des candidats. Dans le comté d'Halifax, qui a 140 milles de longueur et où certaines personnes doivent parfois franchir une distance de 120 milles, cela a toujours lieu et cela pourrait aussi avoir lieu dans les divisions électorales de la Colombie-Anglaise. Je ne vois pas le moindre inconvénient à adopter la proposition de l'honorable député de PrinceEdouard.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député comprendra que dans un district tel que Yale-Caribou, les bulletins doivent être impri-

més dans un endroit central après que la présentation des candidats a eu lieu. Quand il dit que le président de l'élection peut prévoir ce qui se passera le jour de la présentation, ses paroles ne sauraient s'appliquer à la Colombie-Anglaise. Nous ne savons pas avant le jour de la nomination si un candidat socialiste briguera les suffrages des électeurs. Les socialistes peuvent mettre un candidat sur les rangs ce jour-là même. Alors, il faut imprimer des bulletins, disons à Kamloops, distribuer les boîtes du scrutin de cet endroit central et, conséquemment, ce travail ne saurait s'accomplir en moins de temps qu'il n'en faut pour afficher la proclamation à partir d'un point donné.

M. R. L. BORDEN : Quant à cela, l'honorable député de Prince-Edouard n'a pas fixé 23 jours comme le plus court délai, mais comme un délai qui serait amplement suffisant dans toutes les circonscriptions.

M. DUNCAN ROSS : Non, ce n'est pas mon avis.

M. R. L. BORDEN : Eh bien, il n'y a pas lieu de se contredire d'un côté à l'autre de la Chambre. J'ai dit tout ce que j'avais à dire sur ce sujet. Je suis d'avis qu'il y a certains obstacles à surmonter, mais en ce qui concerne le district de Kootenay, il n'y en a aucun si nous devons ajouter foi à la déclaration de M. Smith Curtis qui dit que, dans ce district électoral non seulement il n'est pas nécessaire de retarder l'élection, mais qu'il ne le désire pas.

M. DUNCAN ROSS : On nous a accusés d'agir ainsi afin d'obtenir des avantages politiques. Cependant, en ce qui me concerne, je ne vois aucun déshonneur dans une défaite honorable et je préférerais beaucoup que l'élection eut lieu le même jour qu'ailleurs. Je suis d'avis que lorsque l'élection a lieu le même jour, il est plus facile de diriger son organisation. Mais le district de Yale-Caribou mesure 700 milles de longueur à partir de la frontière américaine jusqu'à celle de l'Alaska et il renferme 175,000 milles carrés, tandis que le district de Kootenay ne renferme qu'environ 29,000 carrés. En ce qui a trait au district de Kootenay, si M. Curtis Smith désire que l'élection ait le même jour, je crois que cela est possible, mais il en est autrement dans Yale-Caribou et Comox-Atlin, districts que je connais bien.

Dans Yale-Caribou, il est absolument impossible que l'élection ait lieu le même jour à moins que la proclamation ne soit lancée 60 jours au moins avant la date du scrutin. Si Son Excellence peut renvoyer les Chambres et attendre 60 jours avant que l'élection ait lieu, je suis absolument satisfait. Malgré la dépêche du premier ministre, M. McBride, que le chef de l'opposition a lue, il n'en est pas moins vrai que le gouvernement provincial a été obligé de rendre un décret en conseil retardant à quinze jours après la date de l'élection générale l'élection dans le district provincial de Skeena, parce qu'il était impossible de faire parvenir dans cette division les boîtes du scrutin.

Je sais que le chef de l'opposition veut être juste et je lui déclare qu'une élection ne peut pas avoir lieu dans Yale-Caribou à moins que 60 jours ne s'écoulent entre la publication de la proclamation et le jour du scrutin. Il y a neuf circonscriptions provinciales dans Yale-Caribou et les dispositions relatives à l'élection sont prises dans neuf centres différents, tandis que pour une élection fédérale, toutes les mesures doivent être prises dans un seul endroit de cet immense territoire. Sous le régime de la loi électorale de la province, le président du scrutin fait une déclaration en présence de deux électeurs, tandis qu'aux termes de la loi fédérale, il doit prêter serment devant un juge de paix et souvent il n'y a pas de juge de paix en deçà de 100 milles du bureau de vote.

Il est plus difficile aujourd'hui qu'en 1904 de faire une élection dans cette circonscription, parce que les gens se sont rendus au lac Stewart et dans la vallée de la Chapel, le long du parcours du Grand-Tronc-Pacifique dans la partie nord de la Colombie-Anglaise où il n'y a pas de moyen de transport. Par conséquent, il faudra plus de temps qu'en 1904 pour permettre aux colons de cette partie reculée de la province de déposer leurs bulletins dans l'urne électorale.

M. ALCORN : Je suppose que l'honorable député (M. Duncan Ross) connaît l'amendement qui a été consigné dans le procès-verbal du 29 juin et qui contient le projet énoncé dans le bill n° 80 qui a trait à cette question. Il sait peut être qu'une partie de ce projet consiste à avancer d'une semaine la date de la présentation des candidats dans les cinq divisions qui font aujourd'hui l'objet d'une exception. Par conséquent, quatorze jours s'écouleront entre la présentation des candidats et le scrutin.

M. DUNCAN ROSS : Ce n'est pas assez.

M. ALCORN : S'il était vrai, ce que je ne crois pas, que les boîtes du scrutin doivent nécessairement être distribuées d'un centre unique dans tout le district électoral, il aurait quatorze jours pour faire cette distribution, délai qui doit certainement suffire.

Mais je crois que nulle part au Canada il n'existe de boîtes spéciales pour les élections fédérales. L'usage est d'employer les boîtes de scrutin dont on s'est servi pour les élections provinciales ou municipales et, conséquemment, il n'y a pas de distribution à faire, si ce n'est dans un territoire très peu étendu. La seule chose que le président de l'élection aurait à faire, ce serait de distribuer ses bulletins et un

délai de quatorze jours suffirait pour cela même dans une circonscription aussi vaste que celle de l'honorable député.

M. DUNCAN ROSS : Mais, aux termes de la loi la boîte du scrutin que reçoit le sous-officier-rapporteur doit être scellée et contenir un exemplaire de la loi électorale et des bulletins en nombre suffisant pour cet arrondissement, et elle doit être ouverte par le sous-officier-rapporteur en présence de deux électeurs. S'il en est ainsi, le raisonnement de mon honorable ami tombe à l'eau.

M. ALCORN : L'honorable député se trompe entièrement.

La boîte du scrutin n'est scellée que lorsque le sous-officier-rapporteur la remet à l'officier-rapporteur.

M. TALBOT : Les îles de la Madeleine font partie du comté de Gaspé pour les fins fédérales et sont presque inaccessibles à certaine saison de l'année. Le district électoral de Chicoutimi s'étend jusqu'au Labrador, et à certaine saison les obstacles pour y arriver sont presque insurmontables. J'appelle l'attention du chef de l'opposition sur l'impossibilité absolue de tenir l'élection dans ces deux districts en même temps que les autres.

M. R. L. BORDEN : Lorsque des obstacles se présentent à certaine saison de l'année, l'élection peut être différée en vertu de l'article 91 de la loi des élections fédérales.

(L'amendement, mis aux voix, est rejeté par le même vote que précédemment.)

M. SPROULE : Dans notre opinion l'article 17 soulève de graves objections. Mais comme le désir général est de hâter la besogne, je n'en dirai pas davantage, mais je proposerai, appuyé par M. Bergeron :

Que ledit projet de loi ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais renvoyé à un nouvel examen en comité général avec mandat de rayer l'article 17 dudit projet.

L'hon. M. ALESWORTH : J'ai discuté cette question aussi à fond que j'ai pu lors de la 2e lecture du projet, mais je pourrais observer que l'honorable député (M. Sproule) n'a pas l'appui de son parti sur l'attitud qu'il prend sur ce point. On peut difficilement trouver dans le pays, je suppose, un représentant plus attitré des principes du parti conservateur que le "Citizen', d'Ottawa, et je lis dans l'édition du matin de ce journal, à la date du 27 juin, le court article de rédaction suivant :

Dans quelques-unes des opérations de la revision des votes déposés à la dernière élection provinciale, on a annulé des bulletins parce que les présidents des bureaux de scrutin avaient commis quelque erreur. Dans d'autres cas, des fonctionnaires d'élection qui auraient dû être mieux renseignés ont compromis des votes en n'initialant pas les bulletins selon la loi. Cela est pour le moins injuste. Le bulletin représente la volonté du public et sa volonté devrait prévaloir. L'erreur d'un intermédiaire ne devrait pas contrecarrer l'expression de l'opinion publique. Les électeurs ne devraient pas souffrir des fautes des officiers-rapporteurs ou de ceux qui les commettent.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice nous a donné un exemple édifiant en nous lisant des articles de journaux pendant que nous nous efforçons d'expédier la besogne de la Chambre. J'ignore où nous arriverons si les autres ministres en font autant. Il semble croire que notre intention en votant pour cet amendement, est de repousser toute proposition sérieuse tendant à prévenir l'annulation d'un vote. Ce n'est certainement pas notre désir, mais nous croyons fermement que l'article 17 en sa forme actuelle produira, et je ne doute pas qu'il produise, pour les raisons que nous avons surabondamment expliquées à la Chambre des résultats indésirables.

Je n'amoindris pas les difficultés dont le public a eu connaissance dans l'élection de Wentworth et trois ou quatre autres cas, mais il ne s'est présenté que cinq cas de ce genre depuis 1867, une période de 41 ans, le grief n'est certainement pas si sérieux qu'il justifie l'application d'un remède pour le moins critiquable. Dans tous les cas, nous avons usé le sujet jusqu'à la corde à la Chambre.

L'hon. M. FISHER : Où le chef de l'opposition a-t-il pris qu'il ne s'est produit que cinq cas de ce genre depuis la confédération ? J'en connais trois dans mon propre comté, et il s'en est produit cinq, tous bien établis, dans la province de Québec, aux dernières élections provinciales.

M. BENNETT : Vos officiers-rapporteurs doivent être bien épais.

L'hon. M. FISHER : Deux étaient conservateurs, trois en tout, je crois.

M. HENDERSON : Je persiste à croire que vous devriez supprimer cet article. Des erreurs peuvent se produire et les officiers-rapporteurs peuvent se tromper, et un candidat peut de la sorte perdre un mandat auquel il a légitimement droit, mais tout ceci me paraît d'importance secondaire comparé aux centaines de mille électeurs canadiens qui sont obligés, à cause d'une disposition comme celle-ci, de voter à l'encontre de leurs convictions. En conséquence, j'appuierai cordialement l'amendement et j'espère que la Chambre supprimera l'article.

M. GALLIHER : La même chose ne peut-elle pas se produire sous la loi en vigueur ? Le sous-officier-rapporteur ne peut-il pas marquer les bulletins de façon à savoir comment l'électeur a voté ? Et combien d'exemples de ce genre sont venus à la connaissance du public.

M. HENDERSON : Il est à ma connaissance personnelle que dans Ontario, où la loi

depuis trente ans permet de découvrir comment l'électeur a voté, on apporte les listes à Toronto où elles sont marquées d'après les bulletins déposés, et servent aux élections suivantes à forcer la main aux votants. Je sais personnellement des cas de coercition de ce genre. Un électeur me demanda le jour de l'élection si l'on pouvait découvir comment il voterait. Je fus forcé de lui répondre dans l'affirmative, que la loi le permettait, et que je n'avais pas le moindre doute que l'on savait comment il avait voté à l'élection précédente et qu'il en serait de même à la présente élection. Il répondit que c'était injuste, car il serait forcé de voter contre ses convictions. La même chose a dû se répéter bien souvent dans Ontario parmi les ouvriers. Je n'approuverai jamais une loi qui ravit à l'électeur son indépendance et conduit à l'oppression des votants.

M. GALLIHER : La même question a été décidée devant les tribunaux américains qui ont décrété que toute loi locale qui tendait à l'invalidation du vote à cause de l'erreur du sous-officier-rapporteur est inconstitutionnelle.

(L'amendement, mis aux voix, est repoussé par le même vote que précédemment.)

L'hon. M. FOSTER propose :

Que ledit projet de loi ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général avec mandat de prescrire la punition, la condamnation à l'amende ou à l'emprisonnement, de tout ministre de la couronne ou autre personne qui, pour engager quelque électeur ou catégorie d'électeurs, dans un district électoral, à voter pour tout candidat, promet d'obtenir ou d'empêcher dans un district électoral la dépense de deniers publics, ou la construction d'un édifice public dans les limites de tel district électoral.

Cette motion s'explique par elle-même, et la lire suffit à motiver son adoption.

(L'amendement, mis aux voix, est repoussé par le même vote que précédemment.)

M. W. ROCHE (Halifax) : J'étais absent pendant la discussion de l'article 22, et j'aurais aimé à obtenir l'opinion des juristes de ce côté de la Chambre. Je voudrais qu'on relise la 5e ligne de l'article 22. A mon point de vue, c'est renchérir sur l'injustice de la disposition en vigueur qui place le candidat au rang des criminels, simplement parce que son agent a fait à son insu et sans son consentement quelque chose qu'il lui aurait défendu s'il l'eut su.

On admettra tous que la loi en vigueur est suffisamment rigoureuse, et qu'elle édicte des peines sévères et des restrictions très étroites probablement disproportionnées à la faute. Je vois que la 5e ligne de l'article 22 prévoit que les dépenses personnelles réelles d'un candidat, ses dépenses pour services professionnels sont tenues pour dépenses légalement faites. L'amendement fixe-t-il une limite aux frais des hommes de profession pour leurs services pendant une élection ? A-t-on fixé une limite aux services qu'ils peuvent rendre? Les avocats se sont sans doute montrés très coulants sur ce chapitre. Il me semble que nous livrons par là toute la représentation au Parlement aux ambitions des avocats. Pas un vulgaire mortel n'osera courir une élection s'il est passible d'amende ou d'emprisonnement pour les actes d'un individu dont il n'a pas eu connaissance. L'esprit de cette disposition est de placer tout le corps électoral à la merci des avocats.

L'avocat qui agit comme agent d'un candidat peut faire tout ce que ce projet de loi nous interdit. Ces anges qui, nous dit-on, sont enchaînés dans les ténèbres en attendant le jour du jugement reçoivent, je suppose, un moment d'adoucissement pour rire de ce projet de loi. Nous permettons au candidat d'éluder les dispositions pénales de ce projet, en laissant son avocat faire tout ce que ses dispositions défendent. En Angleterre, le candidat ne songerait pas à rien faire de ces choses défendues dans notre texte. Son agent a quelque latitude, mais son avocat fait le reste et soumet son mémoire de frais pour son travail. En Angleterre l'avocat présente sa note pour ses services professionnels. Il lui est alloué £10 pour chaque électeur qui vote et £5 pour tous ceux qui s'abstiennent. Les anges au fond du noir tartare doivent s'époumonner de rire à nous voir faire des lois créant des délits, et en même temps les moyens d'en éviter la punition ; établissant des peines contre certains actes, puis devisant un plan pour annuler l'effet de toute la loi.

M. CONMEE : J'aurais quelques mots à dire . . .

Un DEPUTE : L'honorable député a déjà eu la parole.

M. l'ORATEUR : Est-ce sur l'amendement ou sur la motion proposant la 3e lecture ?

M. CONMEE : Sur la motion proposant la 3e lecture, mais non sur l'amendement.

M. l'ORATEUR : Alors vous ne pouvez plus prendre la parole sur l'objet en délibération.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU CHEMIN DE FER EDMONTON-YUKON-PACIFIQUE.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et Canaux) propose à la Chambre de se déclarer en comité général pour discuter le projet de résolution dont la teneur suit :

La Chambre décide que le Gouvernement du Canada peut donner de l'aide pour la cons-

truction de la ligne de la compagnie du chemin de fer d'Edmonton au Yukon et au Pacifique, ci-après appelée " la compagnie " à partir d'un endroit de la ligne de la compagnie du chemin de fer, ou sur la ligne du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves à ou près d'Edmonton ou de Strathcona, dans la province d'Alberta, de là, dans une direction généralement ouest, aux terrains houillers, situés sur ou près de la rivière à Brazeau et à ou près la source de la rivière McLeod, soit un parcours d'environ cent cinquante milles en garantissant le remboursement en capital et le paiement des intérêts des obligations, débentures ou autres valeurs ci-après appelées " valeurs ", garanties comme il est mentionné ci-après, de ladite compagnie ou de ses successeurs, par la fusion ainsi qu'il est ci-après énoncé, jusqu'à concurrence de treize mille dollars pour les premiers cinquante milles de la ligne ainsi subventionnée; et pour le reste de la ligne jusqu'à la somme de vingt-cinq mille dollars, n'excédant pas en tout cent cinquante mille dollars; l'intérêt sur lesdites obligations, débentures ou autres valeurs devant être au taux de trois et demi pour cent par an payable semestriellement, et le capital devant être remboursable dans cinquante ans à compter de la date où le présent acte aura été sanctionné;

2. Que lesdites valeurs ainsi garanties seront assurées par un ou des actes de trust, une hypothèque constituée en faveur d'un ou de plusieurs fidéicommissaires agréés par le Gouverneur en conseil, et formeront une première charge grevant les lignes de chemins de fer ainsi subventionnées ainsi que l'emplacement de la voie ferrée, les terrains affectés aux gares et les autres immeubles et tous les intérêts dans lesdits immeubles, les constructions et autres ouvrages et améliorations, le matériel roulant et l'équipement, l'outillage, les machines, outils, fournitures, matériaux et autres biens de nature mobilière actuels et à venir, acquis pour les fins desdites lignes ainsi subventionnées, et se rattachant à l'exploitation, aux réparations et l'entretien desdites lignes, de même que les taxes, recettes et revenus de la compagnie provenant ou devant provenir desdites lignes ainsi que les droits privilèges, concessions et pouvoirs que possède ou possédera ci-après la compagnie relativement auxdites lignes et se rattachant à leur exploitation, à leur entretien et à leur réparation.

3. Que l'acte ou les actes de trust créeront aussi une hypothèque ou charge sur toutes les autres lignes de chemins de fer et biens de la compagnie, et sur tous les biens, franchises, taxes, recettes et revenus s'y rattachant, venant immédiatement à la suite des obligations, débentures, débentures-actions ou autres garanties par voie d'hypothèque ou charges les garantissant, mais toutefois, relativement aux lignes de chemins de fer ou parties de lignes de chemins de fer construites et en opérations, pour le parcours desquelles aucune obligations, débentures, débentures-actions, ou autres garanties n'ont pas encore été émises, la compagnie peut en tout temps donner comme garantie une première hypothèque à un taux n'excédant pas vingt mille dollars par mille, et peut la garantir par un acte ou des actes de trust par voie de première hypothèque ou charge, ayant priorité sur l'hypothèque ou charge créée par l acte ou les actes de trust déjà mentionnés;

4. Que la nature des valeurs à être garanties ainsi que plus haut énoncé et la forme qu'elles devront revêtir ainsi que la forme et les conditions de l'hypothèque qui doit en assurer le remboursement et l'époque et le mode d'émission des valeurs, et la disposition de l'argent à prélever par la vente, gage ou autrement suspendant les dépenses d'argent pour les fins de la voie du chemin de fer ainsi subventionné, ainsi que le mode et la manière dont s'effectuera la garantie devront être ce qu'approuvera le Gouverneur en conseil, et les termes, dispositions et conditions devront être insérés dans l'acte ou les actes de trust ainsi que le jugera nécessaire ou à propos le Gouverneur en conseil;

5. Que ladite garantie sera revêtue du seing du ministre des Finances, ou du fonctionnaire à qui le Gouverneur en conseil déléguera la mission de la signer; et, une fois cette signature donnée, le Gouvernement du Canada sera responsable du remboursement du capital et du versement des intérêts des valeurs ainsi garanties en conformité des termes y contenus, et ce remboursement et ce versement deviendront une charge sur le fonds du revenu consolidé du Canada;

6. Que les taux et taxes prélevés par la compagnie sur toutes ses lignes ne seront en aucun cas plus élevés que ceux qui pourront être fixés dans la convention à intervenir entre le Gouvernement du Canada et la compagnie;

7. Que toutes sommes payées par le Gouvernement, en exécution de la garantie établie par le présent acte, seront réputés payées en extinction de l'obligation du Gouvernement mais non pas en satisfaction de celle de la compagnie du chef des valeurs ainsi garanties ou de l'hypothèque qui en assure le remboursement, et les sommes ainsi payées seront réputées encore garanties par lesdites valeurs et la dite hypothèque, et le Gouvernement se trouvera subrogé dans tous les droits des détenteurs des valeurs dont le capital ou les intérêts auront été remboursés ou servis par le Gouvernement, et ce dernier prendra en tous points à l'égard des sommes ainsi payées et jusqu'à concurrence des sommes par lui versées, la position de détenteurs de valeurs restées en souffrance;

8. Que la garantie des valeurs, ainsi qu'elles sont ci-après énoncées pour ladite ligne, ne sera pas donnée avant que la compagnie du chemin de fer d'Edmonton au Yukon et au Pacifique et la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern ne se soient fusionnées en une seule et même compagnie sous le nom de la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, ni avant que la compagnie ainsi fusionnées, à titre de successeur en vertu de la fusion n'ait souscrit des valeurs affectées au paiement du principal et des intérêts des valeurs ainsi garanties relativement à cette ligne;

9. Que la décision du Gouverneur en conseil quant à l'étendue du parcours de ladite ligne à être subventionnée sera définitive pour les fins de la présente loi;

10. Que les livres de la compagnie seront en tout temps accessibles à l'examen du Gouvernement ou de quelqu'un délégué à cette mission par le Gouverneur en conseil ou le ministre des Finances.

M. URIAH WILSON : Le ministre devrait nous dire sur quel principe il se base pour accorder ces subventions. Il devrait expliquer pourquoi à certains chemins de fer il accorde une subvention et rien à d'autres, et pourquoi il préfère garantir les obligations de certains chemins de fer au lieu de les subventionner. Personnellement, je suis opposé et j'ai été jusqu'à présent opposé à ces subventions.

Il est trop tard à cette session pour discuter raisonnablement la question, mais je ferai observer que les honorables députés de la droite, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, trouvaient à redire, et avec raison, contre ces subventions. Ces résolutions devraient être proposées à un moment où nous aurions l'avantage de pouvoir les discuter convenablement et de fairie valoir nos raisons pour ou contre, selon le cas. Je désire consigner au hansard ma protestation contre cette manière d'agir et contre toute subvention aux chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM : Ces résolutions ne se rapportent pas aux subventions. Indépendamment de ce qu'à pu être la politique du Gouvernement dans le passé, voici ma propre manière de voir. Dans un jeune pays comme le notre, l'expansion dépend des transports et les transports dépendent en grande partie de la construction des chemins de fer. Pour développer un nouveau pays et permettre à ceux qui y viennent comme à ceux qui y sont de faire fructifier leurs labeurs, les chemins de fer sont nécessaires. Nous n'avons pas encore atteint ce degré où nous pouvons avoir toutes les communications voulues sans le concours de l'Etat. En étudiant toute entreprise de ce genre, nous avons à décider s'il est préférable de donner une subvention ou de garantir les obligations. Quand il s'agit de compagnies ayant des ressources, mon opinion personnelle est, surtout pour la construction de lignes principales, qu'il vaut mieux garantir les obligations, car ainsi nous ne courons aucun risque. Mais quand il s'agit de petites lignes, le meilleur moyen peut-être est de les aider de nos deniers, et ces subventions ne sont accordées qu'après que la ligne est construite et approuvée par l'ingénieur. De sorte que nous ne débourssons rien si la ligne n'est pas construite. A mon sens, la seule question à discuter est de savoir si nous sommes arrivés au point où l'Etat peut se dispenser d'accorder de l'encouragement aux chemins de fer. Mon opinion est dans la négative. Je me suis efforcé de traiter selon son mérite chaque demande qui nous a été faite, autant que j'ai pu le faire d'après mes informations.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, je ferai quelques observations sur ce sujet avant que vous ne quittiez le fauteuil, et peut-être aussi, pour économiser notre temps, j'en profiterai pour dire quelques mots sur les résolutions qui vont suivre.

Ces résolutions ont été soumises à la Chambre sept mois et dix-sept jours après l'ouverture de la session. Quarante-huit heures avant sa prorogation, autant qu'on peut s'en rendre compte, la Chambre est invitée à étudier ces résolutions et les adopter. On a formulé bien des plaintes, surtout dans les journaux libéraux, et parmi les honorables députés de la droite, sur la longueur de la session, et on nous a dit que tout notre travail jusqu'à présent aurait pu se faire en cinq mois au plus. Soit que le Gouvernement ait négligé pendant deux mois et demi de donner avis de ces résolutions qu'il croyait très importantes, soit qu'il nous propose maintenant des résolutions qu'il ne croit pas être réellement de l'intérêt du public. Il n'y a pas d'autre alternative. Les honorables députés de la droite prétendent-ils sérieusement, en présence de cette proposition qui nous est soumise plus de sept mois et demi après l'ouverture de la session, malgré nos instances réitérées pour l'obtenir plus tôt, que l'opposition est responsable des retards ? Ne sont-ils pas plutôt forcés d'admettre que tous les délais qui se sont produits pendant cette session sont le fait de l'inhabilité du Gouvernement à conduire les affaires publiques d'une façon pratique, et à saisir la Chambre, au temps opportun, des mesures provenant de son initiative ? Que répond-on ?

Ces subventions étaient-elles arrêtées il y a trois ou quatre mois ? Le Gouvernement était prêt à ce moment à proposer ces résolutions pour nous laisser finir les travaux législatifs dans les cinq mois ? Telle est la question à laquelle ils devront répondre dans leur propre intérêt, mais je crains qu'ils ne puissent y répondre d'une manière satisfaisante.

Quelles sont ces propositions que le Gouvernement annonce maintenant. La première est de garantir l'intérêt d'obligations au montant de $11,067,000. Il en donne avis à la Chambre dans l'après-midi du jeudi, lorsqu'il est virtuellement décidé de proroger samedi après-midi ou samedi soir. C'est-à-dire que quarante-huit heures avant la clôture de la session, le Gouvernement arrive devant la Chambre avec une proposition d'engager le crédit du pays au montant de onze millions et plus. Plus que cela, il propose des subventions aux chemins de fer qui comprennent des renouvellements pour près de 1,300 milles, et de nouvelles subventions pour près de 2,300 milles de voies ferrées, soit au total près de 4,000 milles de chemins de fer. La longueur totale de ces lignes couvrirait tout le pays de l'Atlantique au Pacifique. Par conséquent, voici une proposition pour subventionner des lignes équivalentes à un transcontinental. Et le Gouvernement s'adresse au Parlement, après sept mois et demi de session et quarante-huit heures avant la clôture, pour lui demander d'étudier sérieusement cette question ? Il est plus qu'évident que le Gouver-

nement ne tient pas à discuter ou étudier sérieusement cette proposition ; il sait que c'est impossible.

Si ces résolutions étaient prêtes au moment où, au dire de la droite, cette session aurait dû finir, alors quelle est la raison qui a empêché le Gouvernement de les soumettre à la Chambre plusieurs mois passés ? Regardons le montant que représente ces engagements : 3,935 milles de chemins de fer à $3,200 par mille égalent environ $13,000,000,qu'il faudra puisser dans le Trésor pour subventionner des chemins de fer ici et là dans le pays. Mais la proposition ne se limite pas à $3,200 par mille, car si mille la subvention est plus élevée. La moyenne que nous avons payée par mille depuis trois ans, d'après un calcul basé sur des résolutions de ce genre, est $5,000 par la construction coûte plus que $15,000 par mille. En fixant à $20,000 par mille, ce qui n'est ni injuste ni exagéré, le prix de la construction de ces chemins de fer, nous trouvons qu'au lieu d'être engagé pour $12,-392,000, le crédit national est engagé en faveur de ces entreprises au montant de $22,563,300, à part le montant des obligations garanties par l'Etat en vertu des résolutions en discussion, et qui porte le total à $33,500,000 et plus.

C'est cette proposition que le Gouvernement demande au Parlement d'étudier sérieusement pendant les quarante-huit heures qui restent avant la clôture, et ce sans déposer la correspondance, ni les documents qui nous seraient d'un grand secours. Il est vrai que le ministre des Chemins de fer et des Canaux a déposé, ou plutôt m'a fait parvenir, de même qu'à quelques autres députés, un précis concernant les garanties d'intérêts qu'on nous demande de ratifier. Cependant, j'ose dire que la Chambre manque encore absolument des informations qui lui seront nécessaires pour décider de la légitimité de chaque subvention particulière.

La proposition de ces résolutions à la dernière minute par le Gouvernement est une injustice à l'égard du Parlement et du pays. Je dirai même qu'il ne se rend pas justice à lui-même. Les circonstances ne doivent pas être telles que sa politique n'est pas arrêtée depuis deux ou trois mois sur ces subventions, du moins sur 99 p. 100 d'entre elles. Si sa décision était prise pour un si grand nombre depuis si longtemps, pourquoi n'en a-t-il pas saisi la Chambre à temps pour lui permettre de la discuter avec délibération ? Mais il a attendu jusqu'à la dernière minute pour proposer toutes ces résolutions à la fois. Et je proteste, car le Parlement est incapable, à cette heure avancée de la session, de leur consacrer l'attention qu'elles méritent toutes et chacune en particulier, à cause de leur vaste importance et de nos obligations envers le public.

M. LENNOX : Quand j'ai vu ces résolutions inscrites sur le feuilleton de la Chambre, j'ai promis de ne pas les laisser passer sans les critiquer. Je veux parler surtout des nouvelles subventions. Le reste des résolutions est condamnable, mais pas autant que les nouvelles subventions. Je sais qu'il est des circonstances où s'impose la nécessité d'aider une entreprise de chemin de fer. Mais nous n'avons pas le temps d'étudier si les circonstances sont légitimes dans tous les cas qui nous sont soumis. Nous avons garanti jusqu'à présent de forts montants pour la construction des chemins de fer. Comme on l'a dit, ce montant vient encore de s'augmenter de $11,000,000. En vertu de ces résolutions, nous nous chargeons de l'entreprise du pont de Québec, nous assumons ses obligations et nous engageons à fournir l'argent pour le reconstruire.

Nous renouvelons aussi, par ces résolutions, des subventions considérables à des entreprises auxquelles nous étions déjà engagés. Ces renouvellements représentent d'après un calcul modéré $10,000,000. L'histoire de la construction des chemins de fer au Canada ne permet pas de croire qu'une seule de ces lignes coûtera moins de $20,000 par mille en moyenne. Il n'y a pas de raison de subventionner un chemin de fer dont la construction n'offre pas quelque difficulté, et nous pouvons légitimement supposer, vu que le Transcontinental national nous coûte plus de $60,000 par mille, que les chemins de fer que nous subventionnons ici vont coûter en moyenne jusqu'à concurrence du montant de notre responsabilité, $21,400 par mille. C'est-à-dire que les renouvellements représentent environ $10, 880,000. Mais je veux surtout parler des nouvelles subventions. D'après mon calcul, elles s'appliquent à 2,267 milles de nouvelles lignes ; d'après un autre calcul, à 2,235 milles.

M. R. L. BORDEN : C'est moi, je crois, qui ai dit 2,235 milles. Mais le ministre des Finances m'a dit qu'il fallait ajouter encore 32 milles. Mon premier calcul avait été fait sans ces 32 milles, de sorte qu'il faut maintenant les ajouter.

M. LENNOX : Alors, mon calcul est exact. Au prix de $3,200 par mille pour tout chemin de fer coûtant jusqu'à $15,000 par mille, le total est $7,254,400. Je compte que ce sera probablement même $45,000 par mille. Or, nous payons $3,200 par mille sur le prix de $15,000 par mille, et au delà de $15,000 par mille, nous payons la moitié du prix, mais pas plus que $6,400 par mille.

M. J. T. SCHELL : Comment l'honorable député fait-il son calcul, lorsque le maximum est $6,400 par mille, quel que soit le prix ensuite ?

M. LENNOX : Nous payons $3,200 par mille pour $15,000 de frais de construction, et au delà de $15,000, nous payons la moitié des frais jusqu'à concurrence de $6,400 par mille. Or, si nous payons $4,800 par

mille, le total de ces nouvelles subventions est $10,881,600, ou, si nous payons la limite, près de $15,000,000.

M. J. T. SCHELL : Je ne comprends pas la méthode de calcul de l'honorable député. Nous payons une subvention sur le prix de la construction à concurrence de $21,400 par mille. Que la ligne coûte $60,000 ou $70,000 ou $80,000 par mille, nous ne débourserons pas un sou de plus.

M. LENNOX : Si l'honorable député ne comprend pas mes chiffres, je les comprends, moi, et le public les comprendra, je crois. Jusqu'à concurrence de $15,000, nous payons $3,200 par mille ; au delà de $15,000, nous payons la moitié du prix de construction jusqu'à concurrence de $6,400. D'après l'expérience du passé, je fixe le prix moyen par mille à $18,200, ce qui nous engage jusqu'au montant de $4,800 par mille, soit au total $10,881,600. Je dis que la conduite du Gouvernement en nous soumettant si tard une proposition entraînant une telle dépense, est impardonnable. A part les renouvellements de subventions, nous nous engageons jusqu'au montant probable de $6,400 par mille pour 2,270 milles de chemin de fer. C'est absolument inexcusable. Je dis qu'il est temps de cesser cette politique des subventions aux chemins de fer.

Eu égard à ce que l'Etat a fait jusqu'ici sous forme d'encouragement aux chemins de fer, je prétends que nous n'avons plus la moindre raison de payer un dollar de subvention aux chemins de fer. La politique qu'il convient au Gouvernement d'adopter est que les circonstances sont telles au Canada que les chemins de fer d'importance nationale ou commerciale n'ont plus besoin de l'encouragement pécuniaire de l'Etat. Ce principe a été adopté depuis bien des années aux Etats-Unis, et je suis sûr que le public canadien estimera que le temps est passé de subventionner les chemins de fer.

M. LALOR : En ma qualité de représentant d'une division rurale, je désire protester contre le montant énorme qu'on nous demande de voter à titre de subventions aux chemins de fer. Je crois que mes commettants sont opposés à cette politique et je le suis moi-même personnellement. Le temps est déjà loin où il était nécessaire de dépenser tant d'argent à subventionner les chemins de fer. Si nous comptons les montants que le Parlement et les législatures du Canada ont voté depuis des années comme subventions ou allocations aux chemins de fer, ils représentent, je crois, un capital suffisant pour les construire presque tous, et le résultat est que l'Etat a fait tous les déboursés et que les compagnies possèdent les lignes. Je suis opposé à ces subventions. Le Gouvernement a manqué de sagesse en déposant un projet de cette importance quarante-huit heures avant la clôture, quand nous n'avons pas même le temps de le discuter intelligemment.

Il est temps de mettre un frein à nos dépenses toujours grandissantes, et je crois que lorsqu'on nous invite aujourd'hui à voter environ $30,000,000, c'est plus que le public nous demande, à nous ses représentants, d'approuver. Je tiens à protester aussi énergiquement qu'il m'est possible contre ces subventions. C'est un véritable abus et le public ne s'y soumettra pas quand il sera appelé, aux prochaines élections, à se prononcer par son vote. Cette somme énorme cache sans doute un motif. Nous savons tous que les élections sont proches, et c'est là l'explication du montant considérable qu'on nous demande de voter. Je m'oppose à cette dépense en ma qualité de représentant d'un comté rural. Quand nous songeons que nous votons $227,000,000 tant dans le budget général qu'en primes pour le plomb, en subventions aux chemins de fer et autres, la Chambre conviendra avec moi qu'il est temps d'arrêter et de réfléchir. C'est une véritable danse de millions ; il faut de toute nécessité mettre le holà. Je réitère mon protêt contre cette dépense extravagante et folle pour des subventions de chemins de fer. Le ministre des Chemins de fer dit qu'elle est nécessaire dans un jeune pays comme le nôtre, mais pourquoi est-elle encore nécessaire dans les parties peuplées des vieilles provinces, par exemple d'Ontario, qui sont très bien desservies ? Si des compagnies veulent faire la concurrence aux chemins de fer existants, qu'elles construisent leurs lignes à leurs frais, et ne demandent pas à l'Etat de les subventionner.

M. TALBOT : J'aimerais à savoir de l'honorable député (M. Lalor) combien il a de lignes de chemins de fer dans son comté?

M. LALOR : Nous avons, je crois, le Grand-Tronc et le Michigan-Central.

M. TALBOT : Vous allez bien.

M. LALOR : Certainement que nous allons bien.

M. TALBOT : Dans bien des comtés, nous n'en avons pas du tout, et nous en voudrions.

M. LALOR : Est-ce une raison d'accorder des subventions là où il existe déjà toute la concurrence voulue?

M. TALBOT : L'honorable député voudrait-il nous dire si les chemins de fer dans son comté ont été subventionnés?

M. l'ORATEUR : A la question !

M. SPROULE: Avant qu'elles soient adoptées, je tiens à m'inscrire comme invariablement opposé à ces résolutions. Autant que je puis en juger, le sentiment populaire au Canada est opposé à subventionner les chemins de fer. Depuis quelques années, différentes collectivités canadiennes, surtout

parmi la classe agricole, se sont prononcées de temps à autre contre cette politique.

Le Gouvernementt ne peut ignorer que c'est le sentiment parmi les cultivateurs. Ils croient, et je crois moi-même, que le temps est venu, si nous avons besoin d'autres chemins de fer, de nous en rapporter à l'initiative privée pour les construire à ses frais, quitte aux bailleurs de fonds à se rembourser à même les recettes. Nous avons toutes les preuves voulues que les chemins de fer se construiront au Canada même sans les subventions de l'Etat, car plusieurs fois nous avons refusé à des capitalistes désireux de fournir eux-mêmes tous les capitaux nécessaires, l'autorisation de construire des lignes chez nous. Pour cette raison et vu que le sentiment populaire leur est adverse, je m'oppose à ces résolutions.

Une autre raison de mon opposition est la phase de la session à laquelle elles ont été soumises à la Chambre. S'il en est qui sont méritoires, il est trop tard et les renseignements que nous devrions avoir nous manquent pour nous permettre de les analyser et de dire lesquelles sont méritoires et quelles autres ne le sont pas. Il faudrait les expurger et les analyser, et il est bien trop tard à présent. Nous engageons le pays dans des entreprises considérables sans une étude appropriée des informations que nous devrions avoir avant d'approuver ces résolutions.

Une autre raison de mon opposition est la crainte où je suis que le Gouvernement, en nous proposant aujourd'hui ces résolutions, ait surtout en vue de s'en servir aux aux prochaines élections comme moyen de corruption, en les faisant miroiter en différents endroits aux yeux des électeurs et leur disant : Vous devriez renouveler notre mandat, car nous venons en aide à la construction d'un chemin de fer dans votre comté. Ne serait-ce que par reconnaissance, vous devriez appuyer le Gouvernement, mais si vous n'appuyez pas le Gouvernement, vous risquez de ne pas avoir autant d'aide pour la construction de votre chemin de fer que vous en auriez en élisant le candidat du Gouvernement.

Nous savons comment l'administration actuelle a fait les élections jusqu'ici, et nous sommes autorisés à penser que ces résolutions vont lui servir de toute façon aux prochaines élections pour gagner les comtés.

Le Gouvernement a aussi un autre objet en vue. Il a adopté ce moyen pour prélever un fonds d'élection parmi les compagnies subventionnées. On peut ne pas y croire, mais nous avons eu des exemples frappants dans le passé qui justifient cette conclusion dans les circonstances. Nous croyons que nous sommes à la veille des élections, que le Gouvernement se prépare à faire des élections très prochainement, et l'histoire nous justifie d'affirmer que ce moyen est de ceux que les gouvernements emploient pour prélever les fonds destinés à corrompre les électeurs et remporter la victoire pour leurs candidats.

Ainsi, ne sera-ce que pour cette raison, je dis que le temps est mal choisi d'adopter ces résolutions. Il faut porter ces faits à l'attention publique. Pourquoi le Gouvernement garantit-il aujourd'hui les obligations du Canadian-Northern ? Où est sa justification ? Avons-nous la preuve de l'acquiescement du public ? Nous avons eu récemment une élection provinciale dans Ontario, et les amis du gouvernement fédéral ont dénoncé mainte fois le gouvernement Whitney pour sa politique d'encouragement au Canadian-Northern ; ils ont condamné cette politique en termes énergiques sur tous les hustings.

Or, de deux choses l'une : soit que le parti libéral jouât le rôle d'hypocrite lorsqu'il disait que le gouvernement Whitney n'avait pas de raison de venir en aide au Canadian-Northern, soit qu'il joue ce rôle aujourd'hui, car il va bientôt se présenter devant le corps électoral pour se justifier de l'aider plus qu'il n'en a jamais été question auparavant. Il va faire aujourd'hui ce qu'il condamnait il y a quelques semaines.

Va-t-il approuver aujourd'hui cette politique d'encouragement des chemins de fer ? Certainement que oui, et partout dans le pays, bien que beaucoup de ses membres l'aient dénoncée récemment sur les hustings d'Ontario parce que le gouvernement Whitney proposait de venir en aide au Canadian-Northern. Le Gouvernement adopte les mêmes moyens aujourd'hui, mais dix fois plus qu'il n'en était question à ce moment. Si c'était mal alors, ce n'est pas mieux à présent. Les honorables députés qui ont dénoncé cette politique alors ne peuvent pas logiquement l'approuver maintenant. Je la condamne et je crois que le public la condamne également. Il s'est prononcé en mainte occasion contre le subventionnement des chemins de fer. Nous aurions peut-être raison de continuer le service de ces subventions à des entreprises actuellement en cours, mais ce n'est pas une excuse pour nous demander de voter de grosses subventions à un certain nombre de nouvelles entreprises énumérées dans ces résolutions. Je me déclare hostile à cette proposition, car j'ai la conviction que le public est opposé, du moins pour le moment, à la continuation de cette politique d'aide pécuniaire aux chemins de fer.

M. HENDERSON : La critique que je vais faire maintenant s'applique aux résolutions en général, car je n'ai pas l'intention de prendre la parole à une autre phase de la discussion. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a dit que le temps n'est pas encore passé de cesser le payement de subventions aux entreprises de chemins de fer. C'est une des paroles les plus justes qu'il a dites à la Chambre. Mais je ne partage pas sa manière de voir sur les moyens d'encourager ces entreprises. La cou-

tume dans le passé est que certains particuliers formaient une compagnie de chemin de fer et s'adressaient ensuite au Parlement, aux législatures et aux municipalités dans le but d'obtenir suffisamment d'argent pour établir leur ligne.

En règle générale, les promoteurs de chemins de fer ne s'attendent jamais à y mettre un sou de leur argent. Je crois que le temps des subventions municipales de même que des subventions fédérales ou provinciales est passé. Nous avons besoin de chemins de fer au Canada et si nous voulons qu'ils soient construits, il faut leur aider, mais cette aide doit être donnée sous forme de garantie d'intérêts par l'Etat. J'approuve ce principe et je ne vois pas pourquoi le Gouvernement ne l'appliquerait pas à tous les chemins de fer comme il l'applique au Canadian-Northern.

Pendant les dernières élections d'Ontario, on a critiqué le gouvernement Whitney d'avoir garanti les obligations du Canadian-Northern. J'ai défendu cette politique et je suis prêt à l'approuver aujourd'hui encore, parce que je crois que le meilleur moyen de venir en aide aux chemins de fer est la garantie d'intérêts accordée par l'Etat.

Pourquoi la population d'aujourd'hui prendrait-elle son argent pour construire des chemins de fer qui vont servir à la population qui vivra dans cinquante ans d'ici ? Je crois que nous devrions laisser quelques responsabilités à ceux qui viendront après nous. Si nous adoptons pour politique de garantir les obligations, et malheuresement, les obligations ne sont pas rachetées par la compagnie, alors nos descendants qui retireront des avantages de ces chemins de fer contribueront à leur coût, et tout le fardeau ne sera pas jeté sur les épaules de personnes aujourd'hui déjà surchargées. Les libéraux nous ont dit lorsqu'ils étaient dans l'opposition qu'à l'époque où le budget des dépenses n'était que de 40 millons de dollars, le pays était saigné, mais qu'est-ce que le peuple va dire aujourd'hui de ces dépenses énormes que l'on entasse les unes sur les autres à une époque où notre budget annuel est de $150,000,000. Je proteste contre ces subventions, je ne veux en appuyer aucune. Je crois qu'il est temps que le Gouvernement s'arrête.

M. BARR : Malgré le désir que j'ai de voir la Chambre procéder à ses travaux, je sens qu'il est de mon devoir de protester solennellement contre ces subventions aux chemins de fer que tous les cultivateurs du Canada désapprouvent. Un des articles les plus en vue du parti libéral autrefois était que l'on devait cesser d'accorder des subventions aux chemins de fer, mais les libéraux une fois arrivés au pouvoir ont oublié cet article de leur programme. Le "Farmer's Sun", le meilleur organe des cultivateurs du Canada, a blâmé l'octroi de subventions aux chemins de fer de la façon la

plus forte possible, et je m'accorde de tout cœur avec le "Farmer's Sun". Mais pis que cela, le Gouvernement attend aux dernières heures de la session pour proposer cette dépense énorme. Si le Gouvernement avait présenté ses résolutions il y a quelques mois au lieu d'attendre à la veille de la prorogation, il y a longtemps que nous aurions terminé nos travaux.

Pendant des années, le gouvernement Ross a suivi une politique de délais semblables, mais l'opposition conservatrice l'a obligé à déposer ses projets en temps convenable, afin de pouvoir les discuter. Ici, nous votons à la vapeur des millions et des millions de l'argent du peuple sans connaître le fond de la question. Je crois, monsieur l'Orateur, qu'à la première occasion qui s'offrira les électeurs retireront leur confiance au Gouvernement actuel qui leur impose un tel fardeau, et qui apporte autant de retards dans la présentation de ces projets législatifs au Parlement.

M. J. D. REID : Le ministre des Chemins de fer a traité cette Chambre avec la plus grande injustice en retardant jusqu'au dernier moment de lui soumettre ces résolutions. Il nous est impossible aujourd'hui de nous renseigner sur les faits et d'étudier ces propositions comme il faudrait le faire. La politique du Gouvernement semble être aujourd'hui d'accorder des secours aux compagnies de chemins de fer et de garantir leurs obligations, et puisque c'était sa politique, le ministre des Chemins de fer aurait dû proposer une subvention en faveur du chemin de fer Ottawa-Brockville qui est une ligne de la plus grande importance et nécessaire.

La capitale du pays n'a pour ainsi dire aucune communication directe par chemin de fer avec Brockville, excepté celle que lui donne le chemin de fer canadien du Pacifique, et je crois que ce chemin de fer sera d'un grand secours à la population de la région à travers laquelle il passera, de même que pour la ville d'Ottawa, qui aurait par le Grand-Tronc des communications directes avec Brockville.

Le ministre des Chemins de fer a négligé le chemin de fer de Brockville à Ottawa, mais je ne m'en plaindrais pas si le Gouvernement n'avait pas accordé des subventions à des chemins de fer dans d'autres parties de la province d'Ontario qui n'ont pas autant besoin de communications que la région dont je parle. Dans ces circonstances et sachant que ce chemin de fer sera d'un grand secours à la région qu'il traversera et à la capitale du pays, je crois que le ministre n'a pas été juste envers le district qu'il représente en ne faisant pas donner d'aide au chemin de fer que veut construire cette compagnie. Si cette subvention avait été accordée, je suis certain que la compagnie aurait commencé la construction de cette ligne immédiatement.

M. PRINGLE : Nous sortons d'une campagne électorale dans la province d'Ontario pendant laquelle le ministre des Chemins de fer (M. Graham) a parlé aux côtés du chef de l'opposition libérale dans la législature, M. A. G. MacKay, et toutes leurs plaintes portaient sur la dernière semaine terrible à Toronto. Quelle était cette semaine si terrible ?

L'honorable J. P. Whitney avait énoncé dans son programme de 1904 le principe qu'il ne fallait accorder aucune subvention aux chemins de fer dans la province d'Ontario. M. Whitney s'en est tenu rigoureusement à cette politique. Le seul reproche qu'on a pu lui faire a été d'avoir garanti deux millions de dollars d'obligations du chemin de fer à la baie James. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux demande aujourd'hui à cette Chambre, non pas pendant la dernière semaine de la session, mais dans ses dernières quarante-huit heures, de voter des millions en subvention à des chemins de fer, et de garantir des obligations pour plusieurs autres millions. Personnellement, je ne m'oppose pas à ce que le Gouvernement garantisse les obligations dans des conditions raisonnables. Je crois que c'est la meilleure manière de venir en aide aux voies ferrées et de mettre en valeur les nouvaux territoires. L'avenir montrera que le pays ne sera pas appelé à payer un dollar du principal ou de l'intérêt, si le chiffre des obligations est raisonnable, et si l'on prend la précaution de voir à ce que le chemin de fer soit construit à travers une région productive.

Ce dont je me plains, c'est l'hyprocrisie du parti politique qui dans Ontario a condamné le parti conservateur parce que le gouvernement Whitney garantissait des obligations pour un petit montant, et qui nous demandent aujourd'hui d'accorder des subventions s'élevant à environ $20,000,000. Je n'ai pas eu le temps, ni aucun autre député ne l'a eu, de faire une étude approfondie des subventions à ces différents chemins de fer, mais j'en ai examiné quelques-unes.

Le gouvernement Ross, dans ses derniers jours de pouvoir, a accordé une subvention de $2,000 par mille à un chemin de fer qui aujourd'hui reçoit une subvention de $6,200 par mille. Le gouvernement Ross a accordé une subvention de millions d'acres de terres à un autre chemin de fer qui aujourd'hui reçoit du gouvernement fédéral actuel une subvention de $6,400 par mille. Il est raisonnable d'accorder des subventions dans certaines circonstances. C'est ce que la province d'Ontario a fait dans le passé et le gouvernement Ross a laissé au gouvernement conservateur une dette de cinq à six millions, contractée par des subventions aux chemins de fer. Mais depuis l'arrivée de l'honorable J. P. Whitney au pouvoir en 1905, pas un dollar n'a été accordé à aucun chemin de fer, et cependant les libéraux d'Ontario disent que c'est une semaine terrible, pour l'unique raison que le gouvernement a garanti des obligations qu'il avait raison de garantir, à mon avis, je ne crois pas qu'il soit possible pour nous, en quarante-huit heures, d'examiner toutes ces résolutions comme elles devraient l'être. Nous savons tous qu'il nous faut proroger samedi, et avec d'autres de mes collègues, je crois que ces résolutions auraient dû être déposées sur le bureau de la Chambre il y a déjà des semaines au lieu de l'être dans les derniers jours.

M. NORTHRUP : Lorsque, il y a guère plus d'un mois, les honorables membres de la droite et leurs amis politiques dans la province d'Ontario parcouraient la province en dénonçant la semaine terrible, j'étais jusqu'à un certain point, de leur avis.

J'ai dit dans une assemblée publique que personnellement j'approuvais le règlement fait par le Gouvernement du procès des mines et la garantie des obligations de chemins de fer dans les circonstances et les conditions sous lesquelles le gouvernement Whitney l'a accordée. Je me suis uni avec les honorables membres du parti opposé pour blâmer le gouvernement Whitney d'avoir proposé cette loi dans les derniers jours de la session, et je suis conséquent avec moi-même aujourd'hui en protestant, non seulement comme contribuable, mais aussi comme membre de cette Chambre contre l'insulte faite délibérément à la Chambre par le Gouvernement qui attend aux derniers jours de la session pour déposer une proposition ausssi importante. Non seulement il nous est impossible de donner à ces questions une étude convenable, mais on attente à la dignité du Parlement. J'ose dire qu'il n'y a pas un membre de la droite ou de la gauche qui ne sait pas que la dignité du Parlement en souffre devant le public et que notre influence est diminuée par l'action de quatorze ou quinze personnes qui occupent les banquettes ministérielles, et qui ont le pouvoir de demander des octrois aussi énormes à une période de la session où il est impossible aux députés de les voter en connaissance de cause, et sachant de plus qu'ils ont, pour les appuyer un nombre suffisant de députés qui votent aveuglément tout ce qu'ils leur demanderont. Je demande aux amis du Gouvernement de respecter leur propre dignité, de se respecter eux-mêmes et de respecter leurs électeurs, ainsi qu'ils le sont tenus, et de protester contre la méthode de demander ces subventions énormes à un moment où l'on ne peut savoir ce que nous votons. S'ils protestent, le premier ministre devra céder devant leurs protestations.

M. R. N. WALSH : Monsieur l'Orateur, je désire consigner ma protestation contre ces résolutions, et en agissant ainsi, je crois que je me fais l'écho du sentiment très prononcé dans le comté que je représente.

M. BLAIN : Monsieur l'Orateur, je désire m'unir aux membres de cette Chambre pour

condamner le Gouvernement pour son extravagance en nous demandant de voter d'aussi fortes sommes comme subventions aux chemins de fer du Canada. Je crois que la résolution couvre environ dix pages du procès-verbal de la séance d'aujourd'hui, et si nous ne protestons pas contre l'action de ce Gouvernement, nous entendrons quelques ministres d'ici à quelques jours, ce sera peut-être le ministre des Douanes, nous dire que les membres de la gauche ont laissé voter des millions sans protester.

Voilà la sorte de gouvernement auquel nous avons affaire, et il est nécessaire, même s'il faut prendre un peu de temps pour cela, de protester contre ces dépenses extraordinaires. Dans mon comté, pendant les derniers dix-huit mois, nous avons vu une grande compagnie de chemin de fer construire une voie ferrée importante sans l'aide d'un seul dollar du Trésor public, soit fédéral ou provincial ; c'est le nouvel embranchement du chemin de fer du Pacifique-Canadien entre Toronto et Sudbury que l'on considère devoir être l'une des meilleures lignes d'Ontario. La plate-forme est parfaite et fait honneur à la compagnie. Si la compagnie du Pacifique peut construire une ligne de Toronto à Sudbury sans l'aide des pouvoirs publics, assurément les autres chemins de fer du Canada peuvent construire de la même façon quelques-uns de ces embranchements. Conséquemment, bien que je n'aie pas pu étudier ces résolutions et me rendre compte du tracé géographique des différents chemins de fer, comme je ne connais pas non plus les conditions locales, je désire en quelques mots seulement exprimer ma désapprobation complète de ces subventions considérables que le Gouvernement nous demande de voter cet après-midi.

M. ALEXANDER MARTIN (Queen) (I. P.-E.) : Je proteste, monsieur l'Orateur, contre ces résolutions de chemin de fer, spécialement contre les subventions. Si l'on considère les obligations énormes que le premier ministre impose au pays—le Transcontinental qui va coûter entre $200,000,000 ou $230,000,000, le canal de la baie Georgienne, $100,000,00, le chemin de fer de la baie d'Hudson $30,000,000 à $50,000,000 ; le canal Welland, environ $30,000,000, si l'on additionne toutes ces sommes, je crois qu'il est temps de crier halte.

Feu sir John A. Macdonald a donné à ce pays le chemin de fer canadien du Pacifique, et sa mémoire vivra longtemps dans le pays pour ce qu'il a fait pour lui. L'entreprise qu'il a exécutée a coûté bien cher, mais la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique est devenue l'une des entreprises les plus considérables et des plus prospères dans lesquelles le Canada se soit jamais lancé. Mais le premier ministre en est rendu maintenant à s'accrocher à la dernière paille pour ne pas périr. Bien que le crédit du pays ait diminué sur les marchés financiers du vieux monde, il continue à favoriser certaines parties du Canada pour des fins politiques. Il est bien beau de dire que nous développons un grand pays, mais n'allons-nous pas trop vite ? Voici que le budget annuel s'élève aujourd'hui à $150,000,000, et cependant, il y a dix ans, lorsqu'il ne s'élevait qu'à $42,000,000, l'honorable premier ministre, alors chef de l'opposition, considérait qu'il était beaucoup trop élevé.

En 1896, il condamna les subventions aux chemins de fer *in toto*. Le temps était arrivé, disait-il, de mettre fin à ces subventions. Veut-il faire pour le Canada ce que feu M. Mercier a fait pour Québec ? Je le crains. Lorsque nous considérons la parcimonie avec laquelle il traite cette province, la mienne par exemple, et la dépense extravagante qu'il fait dans d'autres, je ne puis comprendre comment l'honorable premier ministre puisse s'attendre que le pays va porter ce fardeau. On fait contracter au pays des dépenses qui l'étonnent, qu'il ne peut pas justifier et voilà que maintenant, on vient aux dernières heures de la session nous demander d'avaler une botte de subventions de chemins de fer sans y regarder.

L'hon. M. EMMERSON : La Chambre me permettra-t-elle d'ajouter un mot au discours des honorables membres de la gauche, bien que pas dans le même sens, et je ne crois pas que le peuple du Canada joue aujourd'hui le rôle de Rip Van Winkle. Il a les yeux ouverts depuis quelque temps, il comprend que les conditions sont grandement différentes de ce qu'elles étaient il y a quelques années. Il y a une chose dont on est certain, c'est que le Canada est aujourd'hui en bien meilleur état qu'il ne l'a été dans aucune autre année de son histoire.

On a soulevé deux ou trois objections à ces résolutions. La principale est qu'elles ont été déposées trop tard devant cette Chambre, mais, pour ma part, je dois approuver le Gouvernement pour ce qu'il a fait. En cela le Gouvernement est d'accord avec les idées du peuple ; il est d'accord avec le sentiment populaire lorsqu'il a confiance dans l'avenir. Il a enfin dans les intervalles de toutes ces accusations de scandales, de motions et de résolutions qu'on nous a servies de semaine en semaine dans le but, quelques-uns le disent, d'arrêter la marche des affaires parlementaires, pu déposer certaines résolutions, qui, à mon avis sont la réalisation des désirs et des aspirations de notre population. Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) a soulevé une autre objection, savoir, que ce n'était là qu'un autre moyen d'amener le peuple du Canada...

M. SPROULE : Très bien !

L'honorable M. EMMERSON : Mais il a dit que le très honorable chef du Gouvernement se rendrait compte que le peuple

était opposé à tout projet quelconque de ce genre. Si cela est vrai comment se fait-il que l'on dise que ces résolutions de chemins de fer sont simplement des moyens électoraux ? Je crois que mon honorable ami a trop de finesse et est trop homme d'état pour proposer au peuple quelque chose qui ne lui serait pas acceptable. Si nous lisons ces résolutions en détail, nous y voyons que l'on a fait droit aux demandes de l'ouest et du centre du Canada. Je vois de plus que ces résolutions, qu'elles s'appliquent à l'est, à l'ouest ou au centre du Canada sont acceptables à tout le pays. Pourquoi ? Parce que le peuple sait aujourd'hui que notre pays est à la veille de grands développements.

Les citoyens sont prêts à prendre leur part de responsabilité, et ils veulent que le gouvernement au pouvoir comprenne la situation et y pourvoit. Depuis un grand nombre d'années, je suis allié au parti libéral. J'ai combattu le parti conservateur lorsqu'il était conduit par ce grand homme d'état, sir J. A. Macdonald. Comme tribut à sa mémoire, bien qu'il n'ait besoin d'aucun tribut de ce genre, je veux dire qu'il a eu une vision claire de l'avenir et a pourvu aux besoins futurs, et je félicite le très honorable chef du Gouvernement actuel (sir Wilfrid Laurier) de pourvoir à ces grands intérêts, maintenant que les conditions sont changées, que nous nous sommes développés d'une façon extraordinaire, que nous sommes montés plus haut dans l'échelle que nous avons une science plus étendue des ressources du pays. Pour ces raisons, je crois que le premier ministre recevra, ainsi que je l'ai dit, l'approbation des électeurs du pays. Je ne veux pas imiter mes honorables amis de la gauche en tenant une enquête *post mortem* sur le passé, mais j'appellerai l'attention du chef sur le fait que nous sommes venus en aide à des chemins de fer, particulièrement dans la partie est du Canada, mais que nous y avons dépensé de fortes sommes sur les chemins de fer de l'Etat.

Mon honorable ami de Queen (I.P.-E.) (M. A. A. Martin), il y a quelques instants, a dit que l'on ne devait pas s'endetter pour résoudre ce problème des transports, et cependant, l'instant d'après, il se plaint que le Gouvernement ne fait rien pour sa province. Mon honorable ami comprendra, j'en suis sûr, que l'île du Prince-Edouard a été bien servie, de même que les provinces de la Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Québec, dans le développement des chemins de fer de l'Etat. Le Gouvernement a aidé en outre de temps à autre à la construction de chemins de fer qui devraient être des embranchements et des tributaires du réseau de l'Etat, ce qui a été d'un grand concours. Les subventions à ces embranchements ont été accordées non seulement dans le but d'augmenter le service de l'Intercolonial, mais de venir en aide aux localités qu'ils desservent.

Le Gouvernement ayant alors subvenu aux besoins du centre du Canada, ainsi qu'il le fait par ces résolutions, devrait tourner ses yeux vers les Provinces maritimes. Je ne répéterai pas les arguments que j'ai apportés devant cette Chambre dans une circonstance précédente, mais je demande que l'on tienne compte de celui-ci : n'est-il pas dans les intérêts de l'Intercolonial, au point de vue des affaires, que le Gouvernement acquière ces embranchements qui se relient au réseau de l'Etat, afin d'obtenir un service plus parfait, augmenter ainsi le trafic général, et donner en même temps plus de satisfaction aux localités que ces embranchements desservent ?

Comme nous devons étudier ces propositions au point de vue de la solution du problème des transports dans les intérêts du pays, je demanderai si le Gouvernement n'a pas songé qu'il serait bon d'acquérir ces embranchements comme tributaires du chemin de l'Etat, ce qui le compléterait et comblerait les espérances des régions traversées par ces embranchements. Je ne veux pas que le Gouvernement donne son attention à une seule province, mais à toutes.

Dans la Nouvelle-Ecosse, il y a des lignes de chemins de fer qui sont reconnues comme étant particulièrement des chemins pour le transport du charbon, mais dont il serait désirable que le Gouvernement fît l'acquisition ; car ils seraient très utiles pour apporter du trafic au réseau principal, et cette politique tout en apportant une solution dans une certaine mesure au problème des transports dans l'Est, permettrait aux habitants de l'Ouest de bénéficier de tous les avantages que peut offrir un réseau de chemin de fer de l'Etat, car ce n'est pas seulement à l'Est, mais aussi à l'Ouest que le chemin de fer intercolonial est utile...

M. LEFURGEY : Que faites-vous de l'île du Prince-Edouard ?

L'hon. M. EMMERSON : Le Gouvernement traite l'île du Prince-Edouard avec générosité. L'autre jour encore, nous avons approuvé la résolution autorisant le Gouvernement à construire un embranchement de chemin de fer dans cette île. Je suis certain que mon honorable ami (M. Lefurgey) approuve ce projet ; et si c'est de bonne politique pour l'île du Prince-Edouard, ce doit être de bonne politique aussi pour la terre ferme.

M. LEFURGEY : Mais où sera le lien de raccordement? Comment vous y prendrez-vous pour faire des chemins de fer de l'île du Prince-Edouard des tributaires du chemin de fer intercolonial ?

L'hon. M. EMMERSON : Une chose à la fois. Si l'honorable député veut prendre un peu patience, il verra peut-être se construire un tunnel et un chemin de fer sous le dé-

troit. Il veut tout avoir d'un seul coup, mais il a attendu pendant des générations, du moins son parti a attendu, sans rien faire dans ce sens. Le Gouvernement actuel a fait des démarches, et il augmente le réseau des chemins de fer du Canada de toute manière. J'appelle l'attention de l'honorable premier ministre sur les remarques que je viens de faire, et je lui demanderai respectueusement, au nom des Provinces maritimes particulièrement, si le Gouvernement a étudié la possibilité d'acheter les embranchements qui se relient avec le chemin de fer intercolonial pour en faire des tributaires des chemins de fer de l'Etat ?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : S'il y a des membres de cette Chambre qui croient sincèrement que le temps est arrivé où l'on puisse dispenser d'accorder l'aide du public à la construction des chemins de fer, je ne suis pas de ceux-là. Au contraire, l'expérience prouve que le temps est encore, je le crains, très éloigné dans l'avenir où nous pourrons faire dans le Canada ce que les Etats-Unis ont fait chez eux, à savoir d'aider au moyen de subventions en argent à la construction de nos chemins de fer dans toutes les parties de notre pays où la colonisation se porte. J'ai entendu aujourd'hui des député d'Ontario et de la province de Québec protester contre l'octroi de toute nouvelle subvention pour aider à la construction de chemins de fer. Je puis dire que si ces députés avaient été au Parlement il y a quarante ans, ils auraient été les premiers à demander des subventions de chemins de fer, mais je conçois que dans certaines parties de la province d'Ontario et de la province de Québec, qui sont sillonnées de chemins de fer, on ne croit pas qu'il soit nécessaire de faire davantage dans cette voie. Je demanderai aux honorables députés qui représentent ces parties du Canada de se rappeler que dans les nouvelles provinces, dans certaines parties de la province d'Ontario et dans la province de Québec, et dans quelques autres parties du pays les conditions sont exactement les mêmes qu'elles étaient il y a quarante ans dans la province d'Ontario ; et s'il fallait laisser à l'initiative privée, le soin de donner à ces régions les avantages du transport par chemins de fer, il est probable qu'elles en seraient privées pendant plusieurs années encore. Cette politique a été inaugurée il y a plusieurs années, et autant que j'en puis juger, et je crois que tout le monde l'admet, cette politique a été sage. Elle a fait des merveilles pour le pays et si le Canada est aujourd'hui aussi prospère qu'il l'est, il n'y a aucun doute que cela est dû à deux causes : l'augmentation dans les transports et l'aide à l'immigration. Tant que le flot de l'immigration se maintiendra tel qu'il est aujourd'hui, tant que le pays se colonisera aussi rapidement, je crains que l'on ne puisse donner d'espoir à ceux qui croient que l'on peut se dispenser d'accorder de l'aide aux chemins de fer.

Le Gouvernement actuel a fait son devoir envers l'Ouest, et nous lui accordons encore beaucoup dans ces résolutions. J'admets que d'une façon générale nous avons bien pris soin de l'Ouest. Mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) a parlé comme si le Gouvernement ne faisait rien pour l'Est. Il nous a dit, non seulement pendant cette session, mais dans les sessions précédente, que l'Est n'était pas aussi bien traité qu'il devrait l'être ; que présentement, des anomalies existent, savoir que dans toutes les parties du pays où il y a des tributaires à la ligne principale, ces tributaires sont généralement sous la même administration que le tronc principal, tandis que dans le Nouveau-Brunswick et dans la Nouvelle-Ecosse ces tributaires ne sont pas sous la même direction que le tronc principal. Je suis d'avis, et je crois que tout le monde dira avec moi que si le chemin de fer intercolonial tombait sous une administration particulière, tous ces tributaires qui ne sont maintenant que des embranchements seraient achetés par la compagnie et feraient partie du réseau général. Mais nous devons admettre que l'administration d'un chemin de fer par l'Etat n'a pas l'élasticité voulue pour permettre l'adoption d'une politique de ce genre. Tant que ces embranchements ne seront pas unis au tronc principal, on ne pourra pas avoir de résultats satisfaisants pour la population des Provinces maritimes.

D'un autre côté, nous devons reconnaître que bien que cette idée soit bonne, elle comporte de très sérieuses complications et demande une étude très approfondie. Je puis dire à mon honorable ami, puisqu'il m'a posé la question directement, que le Gouvernement a étudié sérieusement l'état de choses qu'il a exposé à la Chambre. Cet état n'est pas nouveau, et bien que nous nous en soyons beaucoup occupés, nous n'avons pu encore trouver la politique qu'il faudrait adopter. Le Gouvernement n'est pas prêt à adopter cette politique que mon honorable ami propose, mais nous admettons qu'elle mérite considération et qu'il est du devoir du Gouvernement de faire l'enquête la plus complète afin que le Parlement soit en mesure de discuter cette question comme elle doit l'être à une autre session.

(La motion est adoptée, et la Chambre passe à la discussion du projet de résolution en comité général.)

M. BERGERON : Avant que le Gouvernement ait décidé d'accorder ces subventions, a-t-il posé certaines conditions aux compagnies de chemins de fer qui vont les recevoir.

L'hon. M. GRAHAM : Seulement à deux compagnies, connues sous le nom de Canadian-Northern. Lorsque ces compagnies fu-

sionneront, la garantie que nous donnons à leurs obligations aura son effet, mais le Gouvernement aura une deuxième hypothèque sur tout le réseau du chemin de fer Canadian-Northern, y compris cette portion qui deviendra partie du chemin de fer Canadian-Northern et sur laquelle nous aurons une première hypothèque. La résolution est rédigée de telle façon que la garantie ne puisse avoir d'effet que lorsque cette compagnie et la compagnie du Canadian-Northern seront fusionnées en une seule, qui sera connue sous le nom de Canadian-Northern, chaque compagnie cédant ses pouvoirs d'emprunt à la nouvelle.

M. BERGERON : N'y a-t-il pas danger de méprise si cette nouvelle compagnie prend le nom de Canadian-Northern ?

L'hon. M. GRAHAM : Non, ce sera la compagnie du Canadian-Northern.

M. BERGERON : Mais ce ne sera pas la compagnie du Canadian-Northern qui existe aujourd'hui.

L'hon. M. GRAHAM : La compagnie du Canadian-Northern d'aujourd'hui sera fondue dans la nouvelle.

L'hon. M. HAGGART : Je voudrais bien comprendre la situation. Est-ce que le ministre des Chemins de fer et des Canaux ne propose pas de prendre une première hypothèque sur la partie nouvelle du chemin à construire ; et sur la partie du chemin déjà construite ne laisse-t-il pas à la compagnie du Canadian-Northern le droit d'émettre des obligations au montant de $20,000 par mille, qui auront priorité sur la réclamation du Gouvernement ; et est-ce que le Gouvernement, pour garantir ce qu'il avance sur les nouvelles lignes à construire, ne prend pas seulement une première hypothèque, mais en prend une deuxième sur la partie construite et qu'il se réserve l'exploitation du chemin de fer pour se rembourser?

L'hon. M. GRAHAM : Oui, les deux compagnies prennent à leur compte des obligations du Canadian-Northern.

M. SPROULE : Au sujet de la compagnie dont le Gouvernement se propose de garantir les obligations, la nature de celles-ci ne sera pas changée et l'hypothèque ne sera qu'une deuxième hypothèque ?

L'hon. M. GRAHAM : L'Etat aura une première hypothèque sur toutes les lignes qui ne sont pas encore construites, mais aura une deuxième hypothèque sur tout le réseau du Canadien-Northern déjà construit.

M. R. L. BORDEN : Est-ce qu'une deuxième hypothèque ne pèse pas déjà sur le réseau du Canadian-Northern?

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

L'hon. M. HAGGART : Je voudrais savoir quelle garantie le Canadian-Northern va donner à l'Etat et quelles sont les dettes de ce réseau sur lequel nous allons prendre une deuxième hypothèque?

L'hon. M. GRAHAM : S'il y a une deuxième hypothèque sur le Canadian-Northern, je dois dire qu'elle ne porte que sur une très petite partie du chemin. D'après moi l'hypothèque donnée à l'Etat portera sur tout le réseau. Je me procurerai les détails après six heures. Le point principal est que cette compagnie fera partie du Canadian-Northern et lui cédera tous ses biens et ses privilèges d'émettre des obligations. Les privilèges de la Edmonton, Yukon and Pacific Railway Company ont été changés il y a peu de temps. Sur la partie de la voie dans les montagnes, la compagnie a obtenu par une loi récente le privilège d'emprunter $35,000 par mille et sur l'autre partie de la voie $25,000 par mille.

M. BERGERON : Est-ce que cette compagnie du chemin de fer d'Edmonton au Yukon et au Pacifique a une charte ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

M. BERGERON : Quels sont ceux qui la composent?

L'hon. M. GRAHAM : Ce sont en réalité les mêmes membres qui composent la Canadian-Northern. Voilà pourquoi nous voulons que cette compagnie s'unisse à celle du Canadian-Northern.

M. BERGERON : Qui sont ceux qui composent cette compagnie?

L'hon. M. PUGSLEY : MM. Mackenzie et Mann.

M. BARR : Ont-ils une charte en leur propre nom?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui. Je sais d'une façon positive que les actionnaires et directeurs du Canadian-Northern sont MM. Mackenzie et Mann et d'autres associés. Ils ont construit environ 50 milles depuis Edmonton en allant vers l'ouest.

M. R. L. BORDEN : Si c'est en se fondant sur ce qu'il appelle une deuxième hypothèque que le Gouvernement accorde cette garantie, il ne serait que juste que la Chambre fût renseignée sur la nature de cette garantie. Autant que je me rappelle, le gouvernement du Manitoba a garanti les obligations de cette compagnie sur la partie de la voie qui traverse la province du Manitoba et s'étend jusqu'à Port-Arthur, et pour cette garantie, il a pris l'hypothèque sur tout le réseau entre les points que j'ai mentionnés. S'il en est ainsi, il est évident que le gouvernement fédéral ne peut pas prendre une deuxième hypothèque. Je désire connaître les détails.

L'hon. M. GRAHAM : J'aurai ces renseignements après six heures.

M. URIAH WILSON : La Chambre a le droit de savoir ce que le pays aura pour se protéger. Une deuxième ou troisième hypo-

thèque n'est pas considérée sûre et le ministre devrait être en état de nous dire quelles sont les réclamations privilégiées qui passent avant les nôtres sur cette ligne.

M. HENDERSON : Est-ce la ligne dont l'hon. M. William Pugsley était le promoteur lorsque la première charte a été obtenue ?

L'hon. M. GRAHAM : C'est la première fois que j'entends parler de cela.

M. GALLIHER : Les premiers promoteurs étaient tous des citoyens d'Edmonton, excepté un qui était de Toronto.

M. M. S. McCARTHY : Est-ce la ligne qui va de Strathcona à Edmonton?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui. Cette compagnie s'est formée d'abord sur les instances de la ville d'Edmonton et était autorisée à construire dans les environs d'Edmonton jusqu'à Strathcona une ligne qui devait traverser Edmonton et ensuite s'étendre à 50 milles à l'ouest. On l'appela d'abord le chemin de fer du district d'Edmonton, mais subséquemment, le Parlement permit de changer le nom et la ligne s'appela le chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique, et fut autorisé à se prolonger jusqu'à l'océan Pacifique par le passage de la Tête-Jaune ou par celui de la rivière aux Pins, ou encore celui de la rivière de la Paix. Il y a quelques années MM. Mackenzie et Mann achetèrent cette charte qu'ils firent renouveler à la session dernière et les privilèges d'emprunt de cette compagnie furent augmentés.

On a construit en vertu de cette charte un pont sur la rivière Saskatchewan à Edmonton, et le terrassement est, sinon complètement terminé, du moins en partie fait sur 50 milles de la voie. La loi des chemins de fer permet à plusieurs lignes de fusionner avec l'approbation du Gouverneur en conseil, et dans ces cas-là, la nouvelle compagnie acquiert tous les biens des compagnies qui fusionnent et devient responsables de toutes les obligations ; l'article 8 de cette résolution dit que la garantie des valeurs ne sera pas donnée avant que la dite compagnie Canadian-Northern ne soit fusionnée et n'ait pris possession de toutes les propriétés et accepté la responsabilité de toutes les dettes de la compagnie du chemin de fer d'Edmonton-Yukon-Pacifique.

M. BERGERON : L'honorable député parle-t-il du pont récemment construit sur la Saskatchewan ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

L'hon. M. HAGGART : Ce chemin de fer a-t-il été subventionné de quelque manière par le Gouvernement ?

L'hon. M. GRAHAM : Le Gouvernement a accordé une subvention pour 38 milles de cette ligne, mais ces 38 milles ne sont pas compris dans cette garantie.

L'hon. M. HAGGART : Il n'y a rien qui le dit dans votre résolution.

L'hon. M. GRAHAM : Cela sera bien protégé.

M. BERGERON : Le texte anglais de la résolution dit que la garantie sera de $25,000 par mille sur 100 milles, et le texte français dit que la garantie ne devra pas dépasser $150,000.

L'hon. M. GRAHAM : La version française n'est pas correcte.

M. R. L. BORDEN : Si cette résolution est adoptée dans son texte actuel, je ne vois pas comment le ministre des Chemins de fer pourra s'exempter de garantir ces 38 milles. L'honorable député de Lanark dit que l'on a déjà subventionné 38 milles de cette ligne ; le ministre des Chemins de fer et des Canaux l'admet, et il n'y a pas un paragraphe dans cette résolution qui parle de ces 38 milles.

Est-ce exact ?

L'hon. M. GRAHAM: Cette question a été examinée. Cette ligne peut suivre trois tracés et il est plus que probable qu'elle ne suivra pas celui qui part à l'extrémité des 38 milles. Notre avocat m'informe que lorsque nous disons : "d'un endroit à ou près d'Edmonton, ou Strathcona ", nous nous protégeons suffisamment. Il est évident que la compagnie pourra commencer à construire sa voie à l'extrémité d'un autre chemin de fer à 21 milles au nord, sur l'autre côté de la rivière.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre donne-t-il à la Chambre l'assurance que la compagnie du chemin de fer ne pourra pas faire garantir ses obligations pour cette partie de la ligne qui a déjà été subventionnée, soit le pont soit la ligne ?

L'hon. M. GRAHAM : Absolument. Le Gouvernement n'a aucunement l'intention de comprendre dans la garantie un seul pied des 38 milles construits. L'article 9 du bill dit :

" La décision du Gouverneur en conseil, relativement à la longueur du dit chemin de fer, sera, pour les fins de cet acte, finale.

Cet article donne au Gouvernement le pouvoir absolu de fixer la longueur de la ligne.

M. SAM. HUGHES : Le ministre est-il certain que les 38 milles existants à l'ouest d'Edmonton ont été construits en vertu de cette charte ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

M. BERGERON : Le ministre peut-il nous dire exactement quelles sommes seront dépensées en vertu de cette résolution ? Il n'y a pas de somme spécifiée ; peut-il dire ce que l'on dépensera ?

L'hon. M. GRAHAM : Nous donnons une garantie de $13,000 par mille sur 50 milles,

et $25,000 par mille sur 100 milles. Le Trésor ne débourse pas d'argent, il ne fait que garantir les obligations.

M. BERGERON : Quelle est l'obligation?

L'hon. M. GRAHAM : L'obligation est de garantir $15,000 par mille sur 50 milles et $25,000 par mille sur 100 milles. Je ne crois pas que le Trésor public soit jamais appelé à débourser un seul sou.

M. SAM. HUGHES : Le Gouvernement a-t-il garanti les obligations du chemin de fer à l'ouest d'Edmonton ?

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que ce chemin de fer a obtenu une subvention de $3,200 par mille.

M. SAM. HUGHES : Le ministre est-il certain que ce chemin de fer a été construit en vertu de cette charte?

L'hon. M. GRAHAM : Il a été construit en vertu de la charte du chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique.

(Rapport est fait du projet de résolution qui est lu une 1re et une 2e fois et adopté.)

L'hon. M. GRAHAM demande à déposer un projet de loi (n° 213) tendant à aider au prolongement du chemin de fer d'Edmonton au Yukon et au Pacifique.

Cette motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A ENCOURAGER LE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN.

La Chambre se forme en comité général pour discuter le projet de résolution suivant:

La Chambre décide que le Gouvernement du Canada peut donner de l'aide pour la construction des lignes de chemin de fer ci-dessous énumérées de la Canadian Northern Railway Company, ci-après désignée par " la compagnie " en garantissant le remboursement du capital et le paiement des intérêts des obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs, ci-après désignées par " valeurs " de ladite compagnie, jusqu'à concurrence de treize mille piastres par mille des lignes de chemins de fer ainsi subventionnées respectivement; l'intérêt sur lesdites valeurs devant être au taux de trois et demi pour cent par an payable semestriellement, et le capital devant en être remboursable dans cinquante ans à compter de la date de la présente loi.

2. Que les dites valeurs ainsi garanties seront assurées par une ou plusieurs hypothèques constituées en faveur d'un ou de plusieurs trustees agréés par le Gouverneur en conseil, et formeront une première charge grevant la ou les lignes de chemins de fer ainsi subventionnées ainsi que l'emplacement de la voie ferrée, les terrains affectés aux gares et les autres immeubles et tous les intérêts dans lesdits immeubles, les constructions et autres ouvrages et améliorations, le matériel roulant et l'équipement, l'outillage, les machines, outils, fournitures, matériaux et autres biens de nature mobilière actuels et à venir, acquis pour lesfins desdites lignes ainsi subventionnées, et se rattachant à l'exploitation, aux réparations et l'entretien desdites lignes, de même que les taxes, recettes et revenus de la compagnie provenant ou devant provenir desdites lignes ainsi que les droits, privilèges, concessions et pouvoirs que possède ou possédera ci-après la compagnie relativement auxdites lignes et se rattachant à leur exploitation, à leur entretien et à leur réparation.

3. Résolu,—Que lesdites hypothèques de trust constitueront aussi une charge venant immédiatement à la suite des droits qui existent actuellement sur les lignes et grevant toute la voie ferrée et les embranchements du chemin de fer de la compagnie en service et tous les biens et concessions s'y rattachant, et les taxes, et les revenus qu'en retire la compagnie, et ensuite toutes les obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs jusqu'à présent émises ou qui le seront à l'avenir par la compagnie pour prélever les fonds nécessaires en tout temps pour faire face aux dépenses déjà faites ou qui le seront à l'avenir pour la cour et les installations de tête de ligne de la compagnie pour les marchandises à Winnipeg et aux dépenses aux termes de la convention relative aux installations de tête de ligne, à Winnipeg, énoncés au chapitre 52 des Statuts du Canada de 1907, conclue entre la compagnie, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et Sa Majesté le Roi et après les actes de trust, de mortgages, de nantissement et charges ci-devant faits ou à faire ci-après: Sauf, toutefois, que relativement aux lignes ou parties de lignes déjà construites et en service, pour la longueur desquelles nulles obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs n'ont encore été émises, la compagnie peut émettre des garanties portant première hypothèque ne dépassant pas quinze mille dollars par mille et peut les garantir au moyen d'un ou de plusieurs actes de trust portant première hypothèque ou charge, ayant priorité sur l'hypothèque ou charge à créer par l'acte ou les actes de trust ci-dssus mentionnés.

4. Résolu,—Que la nature des valeurs à être garanties ainsi que plus haut énoncé et la forme qu'elles devront revêtir, ainsi que la forme et les conditions de l'hypothèque qui doit en assurer le remboursement et l'époque et la manière d'émettre les valeurs et de disposer des sommes ainsi prélevées, par vente, nantissement ou autrement, en attendant la dépense de ces deniers pour les objets des lignes de chemin de fer ainsi respectivement aidées et le mode et la manière dont s'effectuera la garantie devront être ce qu'approuvera le Gouverneur en conseil, et il pourra être inclus dans ce ou ces actes de trust, les termes, dispositions et conditions que le Gouverneur en conseil jugera à propos et nécessaires.

5. Résolu,—Que ladite garantie sera revêtue du seing du ministre des Finances, ou du fonctionnaire à qui le Gouverneur en conseil déléguera la mission de la signer; et, une fois cette signature donnée, le Gouvernement du Canada sera responsable du remboursement du capital et du versement des intérêts des valeurs ainsi garanties en conformité des ter-

mes y contenus, et ce remboursement et ce versement deviendront une charge sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

3. Résolu,—Que les taxes et taux prélevés par la compagnie sur ses lignes ne seront en aucun cas plus élevés que ceux qui pourront être fixés dans le traité à intervenir entre le Gouvernement du Canada et la compagnie sous le régime de la présente loi.

7. Résolu,—Que tous les deniers payés par le Gouvernement du Canada en exécution de la garantie établie par la présente loi seront réputés payés en extinction de l'obligation du Gouvernement mais non pas en satisfaction de celle de la compagnie du chef des valeurs ainsi garanties ou de l'hypothèque qui en assure le remboursement, et les sommes ainsi payées seront réputées encore garanties par lesdites valeurs et ladite hypothèque, et le Gouvernement se trouvera subrogé dans tous les droits des détenteurs des valeurs dont le capital ou les intérêts auront été remboursés ou servis par le Gouvernement, et ce dernier prendra en tous points à l'égard des sommes ainsi payées et jusqu'à concurrence des sommes par lui versées, la position de détenteur de valeurs restées en souffrance.

8. Résolu,—Que la décision du Gouverneur en conseil relative à la longueur de toute dite ligne de chemin de fer, pour les objets des présentes résolutions, est finale.

9. Résolu,—Que les livres de la compagnie doivent être en tout temps accessibles à l'examen pour le Gouvernement de la part de toute personne déléguée à cette mission par le Gouverneur en conseil ou le ministre des Finances.

10. Résolu,—Que les lignes de chemin de fer dont il s'agit ci-dessus sont les suivantes:

1) Une ligne de chemin de fer à partir de Regina ou des environs de Regina, dans la province de la Saskatchewan, et allant jusqu'à la limite occidentale du Manitoba pour s'y raccorder avec la ligne de la compagnie allant à Brandon, soit une longueur de ligne de cent cinquante-deux milles au plus.

2) Une ligne de chemin de fer à partir de Saskatoon ou des environs de Saskatoon, dans la province de la Saskatchewan, et allant dans une direction méridionale et occidentale vers Calgary, soit une longueur de cent soixante et quinze milles au plus;

3) Une ligne de chemin de fer à partir de Prince-Albert ou des environs de Prince-Albert, dans la province de la Saskatchewan, et allant par voie de North-Battleford et de Battleford-Junction, jusqu'à ou près Battleford, à l'exception cependant de la distance entre North-Battleford et Battleford-Junction, soit à l'exclusion de cette distance, une longueur de ligne de cent trente-deux milles au plus;

4) Une ligne de chemin de fer à partir de la ligne de Thunder-Hill du chemin de fer de la compagnie, à ou près la limite occidentale de la province du Manitoba, et allant dans une direction généralement occidentale vers Rosthern, soit une longueur de ligne de cent milles au plus .

5) Un prolongement de la ligne de Rossburn à partir de la ligne occidentale de la province du Manitoba ,et allant dans une direction nord occidentale, soit une longueur de ligne de cinquante milles au plus.—(M. Graham.)

L'hon. M. GRAHAM : Messieurs les députés voudront bien remarquer que j'ai déposé sur leurs pupitres certains renseignements concernant les différentes lignes à être avantagées d'une garantie, soit environ 309 milles à $13,000 par mille. Les différents tronçons qui font partie du réseau du Canadian-Northern sont décrits dans le projet de résolution. Dans toutes ces divisions on a demandé avec instance de l'aide pour la construction de ces chemins de fer ; cette aide a été demandée par les municipalités, par des citoyens éminents et par des délégations. La question de la construction du chemin de fer offre un immense intérêt. Nous qui jouissons de communications par chemins de fer, nous ne nous rendons pas compte de la situation où se trouvent les gens qui demeurent à plusieurs milles de distance d'un chemin de fer. Agissant au meilleur de notre connaissance nous avons cru devoir fournir de l'aide aux chemins de fer pour lesquels on nous en demandait avec le plus d'instance et qui nous ont paru être les plus importants.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable ministre sait-il pour combien de milles de ce chemin on a émis des bons et des obligations ou d'autres valeurs à titre de garantie, et jusquà concurrence de quelle somme pour les différentes parties du chemin?

L'hon. M. GRAHAM : Je fournirai un état après dîner.

L'hon. M. HAGGART : Avez-vous préparé un arrangement avec la compagnie au sujet des tarifs de transport des voyageurs et des marchandises ? Vous avez rédigé une disposition au sujet de tarifs spéciaux.

L'hon. M. GRAHAM : Nous avons inséré cette disposition dans le projet parce que nous voulions prendre nos précautions. D'après la loi générale les tarifs tombent sous la direction des chemins de fer. N'étant pas avocat je n'ai pas cru nécessaire de l'insérer dans la loi, attendu que nous n'avons pas l'intention d'établir de tarifs spécieux. Elle a été insérée par l'avocat.

(Le projet de résolutions est lu une deuxième fois.)

L'hon. M. GRAHAM demande à présenter un bill (n° 214) concernant certaine aide à être accordée pour le prolongement du chemin de fer Canadian-Northern.

(Le bill est lu la première fois.)

DISCUSSION DE RESOLUTIONS RELATIVES AUX SUBVENTIONS DE CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion d'un projet de résolutions ayant pour objet d'accorder des subventions pour la construction des chemins de fer y mentionnés.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Les vingt-six premiers articles de ce projet comprennent simplement des crédits à voter de nouveau. J'ai déposé sur le bureau de la Chambre une carte où est désignée chaque ligne à être avantagée d'une garantie et chaque ligne à être subventionnée, qu'il s'agisse de crédits à voter de nouveau ou d'autres crédits. J'ai aussi déposé copies des demandes présentées et ces chartes existent encore toutes.

M. SPROULE : L'honorable ministre s'est-il rendu compte de la possibilité de mener ses entreprises à bonne fin ? Depuis que les subventions ont été votées pour la première fois, quelques-uns de ces chemins de fer peuvent être dans une situation bien différente. Il y a peut-être plusieurs compagnies qui ne travaillent pas à la construction de leurs lignes.

L'hon. M. GRAHAM : Si une compagnie ne renouvelle pas sa demande tous les ans, on n'en fait pas de cas. Elle est tenue de donner certaines raisons de sa demande. Il se peut que plusieurs compagnies ne renouvellent pas leurs demandes, mais on ne tient aucun compte de celles-là, bien que les crédits à voter de nouveau soient mentionnés. Elles sont toutes obligées de présenter de nouvelles demandes. Je crois que toutes ces demandes comportent des raisons pour lesquelles nous devrions voter le crédit de nouveau, et il doit en être ainsi, surtout parce que depuis quelque temps il est devenu plus difficile de fournir les fonds nécessaires à la construction des chemins de fer ou à la réussite de tout autre projet.

M. BERGERON : Depuis quand ces crédits ont-ils été votés ? Quelques-uns paraissent l'avoir été depuis longtemps.

L'hon. M. GRAHAM : Je puis citer à mon honorable ami la date où chaque demande a été présentée et où chaque crédit a été voté.

M. BERGERON : L'hon. ministre a-t-il raison de croire que la construction sera achevée avant que cette subvention renouvelée devienne caduque ?

L'hon. M. GRAHAM : Je ne puis fournir d'autres renseignements que ceux que nous avons puisés dans la requête de chaque compagnie. Le fait que nous avons déjà accordé ces subventions parle en faveur des compagnies.

M. SPROULE : Dans bien des cas ces subventions furent accordées à des compagnies qui avaient l'intention de construire des lignes qui devaient faire concurrence aux lignes existantes. Mais dans l'intervalle, les chartes peuvent avoir été acquises par les compagnies auxquelles on voulait faire concurrence. Sommes-nous bien certains que nous n'accordons pas en renouvellement une subvention qui détruira l'objet même pour lequel la subvention avait d'abord été votée ?

L'hon. M. GRAHAM : La question de mon honorable ami est très pertinente. Il n'est pas facile de puiser la connaissance de tous ces détails à la source de renseignements qu'on nous fournit en nous présentant une requête. Les requêtes nous sont présentées d'après une formule régulière que nous faisons remplir aux requérants, et quant au reste force nous est d'en décider au meilleur de notre jugement. Le point soulevé est un de ceux qu'il faudrait plutôt débattre quand il s'agit d'accorder une charte, bien que la charte pourrait être accordée à une personne et acquise ensuite par une autre. Autant que possiblee nous avons prévu le point signalé par l'honorable député, mais dans certains cas il se présente en dépit de tous les renseignements que nous possédons.

M. DUNCAN ROSS : Il est une questiou au sujet de laquelle je ne trouve rien dans ce projet de résolutions, mais afin d'être certain, je demanderai si le bill répondant à ce projet dénote l'intention de rappeler toutes les subventions non mentionnées comme crédit à voter de nouveau. Certaines subventions ont été votées de nouveau, l'année dernière et n'expireront que dans un an. Dans ce projet de résolution il n'est pas dit qu'elles sont votées de nouveau, mais je présume qu'elles n'y sont pas rappelées.

L'hon. M. GRAHAM : Nous n'avons l'intention de rappeler aucune des subventions qui existent actuellement. Nous pourrions laisser une subvention devenir caduque, mais il nous serait difficile de la rappeler parce qu'on aurait pu de bonne foi la faire servir de base à une opération financière.

M. URIAH WILSON : L'honorable ministre voudrait-il nous dire, dans chaque cas, à quelle date la charte fût accordée et pour quelle raison il se propose de renouveler la subvention.

L'hon. M. GRAHAM : Cela prendrait toute la nuit. Si l'honorable député veut bien me dire quel renseignement il désire, je serai heureux de le lui fournir.

M. URIAH WILSON : L'honorable ministre doit avoir des raisons pour demander que la subvention soit votée de nouveau et il devrait les exposer au comité. Il refuse de le faire, parce que, dit-il, cela prendrait toute la nuit. On voit encore par là combien le Gouvernement a tort d'avoir attendu jusqu'à la fin de la session pour présenter ce projet ; il y a au moins trois ou quatre semaines qu'il aurait dû le présenter ; alors nous aurions pu puiser les renseignements et nous préparer à discuter la question intelligemment. J'entends dire par mes voisins que ce projet devrait avoir été déposé depuis des mois. Il nous est impossible de le

discuter en connaissance de cause dans le peu de temps qui nous reste.

L'hon. M. GRAHAM : Quelques-unes de ces chartes ont été accordées par les législatures provinciales et il est difficile d'obtenir tous les renseignements désirables.

M. URIAH WILSON : Cela ne fait aucune différence. Peu importe la source d'où la charte a émané, le ministre devrait être en état de nous dire pourquoi il veut renouveler la subvention.

A la " Kettle River Valley Company ", pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point situé à ou près Grand-Forks jusqu'à un point distant de cinquante milles en remontant la fourche nord, et la fourche est ou ouest de la fourche nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 39; n'excédant pas 50 milles.

L'hon. M. GRAHAM : Ce chemin a donné lieu à beaucoup de discussion dans cette Chambre il y a plusieurs années.

M. BERGERON : A-t-on commencé à le construire.

L'hon. M. GRAHAM : On est en voie d'en construire une vingtaine de milles. Mes amis de la Colombie-Anglaise me disent que ce chemin sera très avantageux à la province.

M. BERGERON : Comment se fait-il qu'ils n'aient jamais demandé leur subvention ?

L'hon. M. GRAHAM : C'est une subvention à voter de nouveau. Ils auraient pu commencer les travaux, mais il faut revoter la subvention pour qu'elle subsiste.

M. URIAH WILSON : Quelle est la longueur du chemin ?

L'hon. M. GRAHAM : Peut-être 200 milles en tout.

M. URIAH WILSON : La charte est accordée depuis 1901 et il n'y a que 20 milles en voie de construction.

L'hon. M. GRAHAM : Ils demandent une subvention pour 50 milles seulement.

M. CROCKET : Y a-t-il lieu ici à la double subvention?

L'hon. M. GRAHAM : Sans doute.

Pour une ligne de chemin de fer entre Owen-Sound, dans la province d'Ontario et Meaford, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 18; n'excédant pas 30 milles.

L'hon. M. GRAHAM : Tous ceux qui ont visité cette région comprennent la nécessité de développer les moyens de communication avec Owen-Sound. La charte relative à cette ligne a été accordée en 1904.

M. BERGERON : On dit " pour une ligne de chemin de fer ". Quelle est cette compagnie ?

L'hon. M. GRAHAM : La compagnie du chemin de fer d'Owen-Sound à Meaford.

M. URIAH WILSON : Combien de milles ont été construits?

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

Pour une ligne de chemin de fer entre Sharbot-Lake ou Bathurst-Station, dans la province d'Ontario, ou entre ces deux points, en passant par le village de Lanark, et Carleton-Place, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 43 de 1905, article 1, item 7; n'excédant pas 41 milles.

L'hon. M. GRAHAM : Cette charte a été accordée à la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke dont le Pacifique fait maintenant l'exploitation. La charte est accordée depuis plusieurs années et la subvention a été renouvelée en 1906.

M. SPROULE : Elle appartient au Pacifique ?

M. HARTY : Le Pacifique en fait l'exploitation.

A la " Nipigon Railway Company ", pour les lignes de chemin de fer suivantes:

a) à partir d'un endroit situé à ou près la station de Nipigon, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'au lac Nipigon, distance de 30 milles au plus;

b) à partir d'un endroit situé sur la baie Nipigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen, sur la ligne dudit chemin de fer de Nipigon, distance de 3½ milles au plus;

c) à partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer Nipigon, à ou près la traverse de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, en passant par Cameron's-Falls, distance de 1½ mille au plus;

d) à partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nipigon en allant vers le nord, soit une distance de 45 milles au plus;

Les subventions à cesdites lignes étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 10, pour une totalité de 80 milles au plus.

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que cette ligne a obtenu sa charte du gouvernement provincial il y a quelques années.

M. URIAH WILSON : Quelle est la longueur de ce chemin ?

L'hon. M. GRAHAM : Quatre-vingts milles.

M. URIAH WILSON : Combien de milles a-t-on construits ?

L'hon. M. GRAHAM : Je crois qu'on n'en a pas encore construit un seul.

M. URIAH WILSON : Quand la charte a-t-elle été accordée?

L'hon. M. GRAHAM : C'est une charte provinciale et je n'ai pas pris note de la date. Elle a été accordée il y a quelques années.

M. URIAH WILSON : L'honorable ministre devrait dire pourquoi on n'a pas construit ce chemin.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai toujours pensé que ce chemin serait très avantageux. J'ai discuté cette charte dans l'arène provinciale. Le chemin en question étant destiné à développer une bonne partie de la province, nous devrions non pas retrancher mais renouveler la subvention afin de voir si nous pourrions trouver un entrepreneur qui se chargeât de construire cette ligne.

L'hon. M. HAGGART : La charte avait surtout pour objet de faciliter la construction du Transcontinental et d'aider à transporter des provisions et matériaux dans cette partie du pays.

M. BERGERON : Les chemins de fer provinciaux que nous subventionnons deviennent-ils des chemins de fer fédéraux ou s'ils restent des chemins de fer provinciaux ?

L'hon. M. GRAHAM : Au sujet des chartes provinciales j'ai des opinions assez tranchées. Comme l'ancien chef du parti conservateur, je suis porté à croire que les chemins de fer à la vapeur quelle que soit la longueur devraient être sous la juridiction du gouvernement fédéral. Mais ils ne tombent pas sous sa juridiction par le fait que nous leur accordons de l'aide.

M. BERGERON : Si nous leur accordons des subventions nous devrions être au nombre de ceux qui en ont la direction.

L'hon. M. GRAHAM : Ce chemin de fer a une charte fédérale et provinciale. Celle-ci n'est pas la propriété du Pacifique.

M. SPROULE : Pourquoi construire un chemin de fer dans cette région lointaine? Il y a plusieurs années on disait que c'était pour transporter les matériaux nécessaires à la construction du Transcontinental et pour contribuer à l'exploitation des mines et des pêcheries. Mais je crois que certains membres du Gouvernement ont la disposition des baux permettant de faire la pêche dans le lac Nipigon.

L'hon. M. GRAHAM : C'est une des raisons. De fait, tout chemin qui depuis quelques années obtient une charte et s'étend du nord au sud passe pour avoir obtenu une charte afin d'aider au Grand-Tronc-Pacifique. Le chemin dont il s'agit passe dans une région de bonnes terres arables et de bonnes terres boisées. J'espère que mon honorable ami ne demandera pas qu'on lui retranche cette subvention.

M. SPROULE : Qui est propriétaire de ces chartes maintenant ?

L'hon. M. GRAHAM : On me dit que le Canadian-Northern en a la disposition.

5. A la compagnie du chemin de fer Manitoulin et de la Rive-Nord (ou à la compagnie du chemin de fer du Canada-Central, avec le consentement de la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, et sauf l'approbation du Gouverneur en conseil) pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) A partir d'un point sur ladite ligne de chemin de fer, entre Little-Current et Sudbury, dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson, pour 100 milles au plus;

b) A partir de Little-Current, et de là traversant le chemin de fer canadien du Pacifique, à ou près Stanley, et de là à Sudbury, pour pas plus de 64 milles;

c) A partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour pas plus de 30 milles;

Lesdites subventions étant accordées au lieu des subventions accordées par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 1; n'excédant pas 94 milles en tout.

L'hon. M. GRAHAM : Ce chemin traverse les territoires de Manitoulin, d'Algoma et de Nipissing, dans les comtés de Grey et de Bruce. Il appartient à la compagnie qu'on appelle la compagnie du Sault. Il passe dans une partie de l'Ontario où il faut un chemin de fer et où l'on ne devrait rien épargner pour en construire un.

M. URIAH WILSON : Combien y en a-t-il de milles de construits?

L'hon. M. GRAHAM : Seize milles et demi, et la partie comprise entre Sudbury et Little-Current est déjà exploitée. Ce chemin tient sa charte du gouvernement fédéral. La charte accordée par le gouvernement de la province d'Ontario étant devenue caduque le gouvernement fédéral en a accordé une autre en 1900.

M. SPROULE : Cette subvention doit être appliquée à la partie du chemin qui s'étend de l'île Manitoulin vers Sudbury. La population de cette région désirait obtenir de l'aide pour construire un chemin de fer en bas de l'île. Existe-t-il une disposition en vertu de laquelle une partie de cette subvention sera employée à cette fin?

L'hon. M. GRAHAM : La charte embrasse l'île de Manitoulin. Il est venu des délégations ici à ce sujet. Je ne sais pas quel arrangement a été fait. Tout d'abord on avait eu l'idée de construire un chemin de fer sur l'île comme on en avait construit un au nord.

La subvention en question est un renouvellement de celle que la compagnie avait déjà obtenue. On n'a pas beaucoup travaillé à la construction de ce chemin.

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

Reprise de la Séance.

Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer intercolonial, à ou près Dartmouth, dans le comté de Halifax, jusqu'à un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 5, n'excédant pas 80 milles.

M. URIAH WILSON : J'avais pensé que le ministre des Chemins de fer et des Ca-

naux fournirait des renseignements au sujet du passif de ces chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM : Il ne s'agissait pas de ces chemins de fer, mais du Canadian-Northern.

M. URIAH WILSON : Des deux chemins.

L'hon. M. GRAHAM : Je serai en état de les fournir quand nous aborderons l'étude du bill.

A la compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick pour une ligne de chemin de fer depuis Chaudière-Junction jusqu'à un endroit situé à ou près la frontière internationale, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7, de 1901, article 2, item 2, pour 45 milles, n'excédant pas 62 milles.

M. MORIN : Je connais où doit passer ce chemin de fer et je ne suis pas capable de comprendre ce que signifie ce crédit. Ce chemin s'étend de la jonction ou de la courbe de la Chaudière, vers quel point? Le ministre peut-il le dire? Il est dit dans le projet : " Jusqu'à un point de ou près de la frontière internationale ".

L'hon. M. GRAHAM : Le point n'est pas désigné dans la demande. La route devait être changée. De fait le Grand-Tronc-Pacifique a pris une partie de la ligne de cette compagnie. L'ancienne subvention s'étendait à dix-huit milles de plus. Ici le nombre de milles est diminué. C'est une subvention à revoter et l'on demande tout simplement qu'elle s'applique à la ligne jusqu'à un point de la frontière internationale. Il ne paraît pas que l'on m'ait désigné ce point. On m'a dit qu'on voulait une ligne aussi directe que possible, mais qu'on n'entendait pas être obligé de faire passer ou arrêter à tel ou tel endroit. Voilà l'explication qui m'a été fournie.

M. MORIN : C'est une assez piètre explication. La ligne peut atteindre la frontière au lac Pohenegamook ou à environ 200 milles à l'ouest. Où doit-elle s'arrêter ? Le ministre ne connaît pas ce pays-là comme je le connais. A l'ouest du lac Pohenegamook, il n'y a que du bois. Ni villes, ni villages, ni colonisation. Pourquoi pousser la ligne jusqu'à la frontière ?

M. J. T. SCHELL : On veut faire une ligne aussi directe que possible jusqu'à Saint-Jean, afin d'atteindre un port de mer.

M. MORIN : C'est une réplique, mais non pas une réponse. M. Costigan, qui a obtenu cette charte, sait dans quelle direction le chemin doit s'étendre et il veut le réunir à un autre, à Connors. Ce chemin monte, le long du fleuve Saint-Jean, puis le long de la rivière Saint-François, se dirige ensuite vers le lac Pohenegamook, et de là vers l'ouest. Le Gouvernement a un chemin au lac Pohenegamook, c'est le Transcontinental ; pourquoi en construire un autre depuis ce lac jusqu'à Québec ? La compagnie du Québec-Central construit un chemin là, elle aussi.

L'hon. M. GRAHAM : Ce n'est pas un nouveau crédit ; la seule différence est que nous réduisons le nombre de milles.

M. J. D. REID : Quand cette subvention fut-elle accordée ?

L'hon. M. GRAHAM : En 1901, je crois.

M. J. D. REID : Il y a sept ans que la subvention est accordée et l'on n'a rien fait. Dans l'intervalle, le Transcontinental et le Québec-Central passent dans la ville. Si le ministre appliquait cette subvention à la ligne de Brockville-Ottawa, il agirait d'une façon plus conforme à l'intérêt public.

L'hon. M. PUGSLEY : L'institution civile de cette compagnie fut demandée par l'honorable M. Costigan, et d'après la charte, le chemin pouvait s'étendre de Québec à la vallée de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Il fut subventionné par la province de Québec et la province du Nouveau-Brunswick, et grâce aux efforts de M. Costigan, une compagnie consacra une somme considérable au nivellement du chemin dans le Nouveau-Brunswick, depuis Connors jusqu'à la frontière de la province de Québec. Le Transcontinental s'empara du tracé autorisé par la charte, et M. Costigan ne s'en plaignit pas, bien qu'il en fût contrarié. Pendant la session actuelle la charte a été modifiée de façon à permettre que ce chemin passât plus au sud et loin du Transcontinental. Il s'agit de revoter la subvention accordée pour la partie de la ligne qui passe dans la province de Québec ; nous ne touchons pas à la subvention accordée, au cours de la dernière session, pour la partie passant dans le Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. HAGGART : On avait d'abord eu l'intention de construire ce chemin le long de la petite rivière Saint-François, mais le Transcontinental a adopté ce tracé et il s'agit maintenant de subventionner un nouveau chemin qui s'étendra dans la direction du Maine. Ce que mon honorable ami ne veut pas, c'est que le terminus soit fixé à la jonction de la Chaudière pendant qu'il y a le long de la frontière du Maine deux cents milles au bout desquels on peut fixer un terminus. Nous voulons savoir définitivement jusqu'à quel point de l'état du Maine la ligne va se rendre et pourquoi elle va s'y rendre.

M. J. D. REID : On veut seulement promener cette charte ci et là dans le but de faire faire de l'argent à M. Costigan. Il a obtenu une subvention il y a quelques années, et il n'en a rien fait. Ils ne songent pas à construire le chemin, mais à vendre la charte et à faire de l'argent par ce moyen. S'il s'agit d'ouvrir un nouveau territoire dont la population a besoin d'un chemin de fer, je n'ai rien à redire, mais c'est tout simplement favoriser la spécula-

tion que d'accorder une charte pour la construction d'un chemin de fer qui ira aboutir où l'on voudra dans l'état du Maine. Le ministre des Chemins de fer ne rend pas du tout justice au pays en accordant une subvention comme celle-ci.

L'hon. M. PUGSLEY : Ceux qui connaissent M. Costigan ne diront pas qu'il est homme à obtenir des chartes de chemin de fer dans un but de spéculation. M. Costigan a consacré une grande partie de son temps à développer la partie nord du Nouveau-Brunswick et a généreusement travaillé à assurer la construction de ce chemin. Il a réussi à trouver des entrepreneurs pour commencer les travaux de construction, et ils ont dépensé beaucoup d'argent à cette fin. Si M. Costigan n'avait pas réussi comme il s'y attendait, il aurait fait perdre à cette compagnie plusieurs milliers de dollars qu'elle a consacrés à la construction de ce chemin, du moins c'est ce qu'il me dit, et je le crois absolument. M. Costigan me déclare n'avoir plus qu'un désir, celui de faire payer aux hommes qui ont travaillé à construire le chemin jusqu'au point où il en est rendu, le salaire qu'ils ont honnêtement gagné.

M. J. D. REID : Le ministre dit qu'il n'y a rien de fait.

L'hon. M. PUGSLEY Dans le Nouveau-Brunswick il s'est fait certains travaux de construction. La construction de ce chemin, tant pour la partie qui passe dans le Nouveau-Brunswick que celle qui passe dans la province de Québec, ne constitue qu'une seule et même entreprise. On a commencé les travaux dans le Nouveau-Brunswick. La subvention accordée pour cette partie de la ligne a été renouvelée pendant la dernière session. La subvention accordée pour le reste de la ligne est devenue caduque et M. Costigan cherche à la faire renouveler.

M. J. D. REID : Je comprends que le Grand-Tronc-Pacifique s'est emparé du tracé adopté par la compagnie.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce tracé a eu pour effet de détourner le tracé quelque peu vers le sud.

M. J. D. REID : Et de nous donner une autre ligne.

L'hon. M. PUGSLEY : Elle passera très loin.

L'hon. M. GRAHAM : Peut-être 80 milles. a-t-il de construits dans le Nouveau-Brunswick?

L'hon. M. PUGSLEY : Cette ligne n'est pas encore exploitée. M. Costigan m'a dit qu'il y en avait plusieurs milles de nivelés et que cela avait coûté plusieurs milliers de dollars. Cet ouvrage a été fait par des entrepreneurs de Montréal.

M. J. D. REID : Je connais des cas ou le nivelage de deux ou trois milles a absorbé toute la subvention.

Il s'agit ici de plusieurs milles.

M. J. D. REID : C'est une curieuse méthode que celle de venir demander une subvention pour une ligne dont on ne peut établir le tracé sur un parcours de 200 milles. Il est absurde et ridicule de demander un crédit et d'en expliquer l'objet comme l'a fait le ministre. Je suis certain que la population de ce pays ne veut pas que son argent soit dépensé de cette façon.

M. BARKER : Demande-t-on une subvention pour environ 80 milles depuis la Chaudière jusqu'à Kamouraska, c'est-à-dire en allant vers l'est.

L'hon. M. GRAHAM : On a réduit la demande à 62 milles.

M. BARKER : D'après la ligne tracée sur la carte, est-ce 62 ou 80 milles?

L'hon. M. GRAHAM : Peut-être 80 milles. Je ne saurais le dire au juste.

M. BARKER : On a dit que 45 milles avaient été subventionnés. D'après ce qu'a dit l'hon. député de Dorchester, la ligne ne semble pas devoir passer près du lac Pohenegamook, on veut qu'elle s'arrête à 60 milles de ce point. A quelle distance au nord ou au sud du Transcontinental la ligne rouge se trouve-t-elle, sur la carte.

M. MORIN : Le tracé de ce chemin est évidemment mal situé. Il conviendrait parfaitement de construire un chemin du lac Pohenegamook à Connors, mais il est ridicule d'en construire un partir de la Chaudière où il y a déjà le Grand-Tronc-Pacifique, l'Intercolonial et le Quebec-Central. On dit que ce chemin s'étendra de la Chaudière à l'état du Maine, mais on ne mentionne aucun point. Je ne m'oppose pas du tout à la construction du chemin mais je dis qu'on devrait nous donner des explications.

M. J. D. REID : Je ne crois pas juste de subventionner une ligne de 200 milles le long de la frontière. Que la compagnie fasse arpenter sa ligne avant de demander des subventions.

L'hon. M. GRAHAM : Cette raison aurait dû être donnée au comité quand toute la question a été étudiée. On a dit que rendu à la frontière internationale le chemin devait se raccorder à un autre si c'était possible, mais on ne voulait pas nommer précisément le point de fonction parce qu'on ne pouvait pas dire au juste où le chemin viendrait aboutir.

M. J. D. REID : C'était absurde, accorder une charte en comité des chemins de fer ne signifie pas accorder une subvention.

L'hon. M. GRAHAM : Non.

M. J. D. REID : C'est pourtant ce que que vous avez prétendu. Si l'honorable ministre nous avait dit qu'il voulait accorder une subvention nous aurions pris soin de connaître le tracé de la ligne. Il ne s'écoulera que trois ou quatre mois d'ici à la prochaine session et quand on aura établi le tracé de la ligne on pourra s'adresser à nous.

M. BARKER : La carte semble faire voir que le Transcontinental ne peut passer à plus d'un mille de ce chemin, et après avoir décidé de construire le Transcontinental il est absurde de vouloir subventionner un chemin appartenant à des particuliers et devant s'étendre depuis la Chaudière jusqu'à Kamouraska, le long du Transcontinental pour ainsi dire.

L'hon. M. PUGSLEY : Il me semble que ceux d'entre nous qui s'intéressent plus particulièrement au progrès devant résulter de la construction de ce chemin son sensés connaître quel effet aura la construction du dit chemin. L'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) sait que depuis plusieurs années, de fait, depuis que l'on a commencé à construire des chemins de fer au Canada, les habitants de la vallée du fleuve Saint-Jean n'ont cessé de demander que l'on construise un chemin de fer dans cette vallée. Le long de la rivière Saint-Jean, à partir d'en haut de Grand-Falls, jusqu'à la ville de Saint-Jean s'étend une des régions les plus fertiles et les plus avantageuses du Canada. A l'époque où fut projetée la construction de l'Intercolonial plusieurs pensaient que la ligne suivrait la vallée du fleuve Saint-Jean ; mais pour des raisons qu'il est inutile d'exposer ici, la ligne passa le long de la rive nord du Nouveau-Brunswick et les habitants de la vallée du fleuve Saint-Jean restèrent sans chemin de fer. Plus tard survint la question du Transcontinental et l'espoir de cette population se réveilla de nouveau. Elle pensa que ce chemin pourrait être construite le long de cette vallée fertile, mais les arpentages faits, le tracé fut établi loin du fleuve, si loin que depuis Grand-Falls il ne touche pas du tout au fleuve mais se dirige vers le centre de la province. Ces gens soupirent si ardemment après la construction de ce chemin que pendant la dernière session de la législature provinciale les deux partis furent unanimes à appuyer la proposition du Gouvernement demandant à garantir jusqu'à concurrence de $15,000 par mille les obligations de n'importe quelle compagnie qui entreprendrait de construire un chemin de fer pouvant devenir plus tard partie intégrante d'un réseau particulier. Cette idée fût approuvée non seulement par toute la députation mais aussi par le peuple. A mon sens, le Gouvernement qui, avec M. Costigan, cherche à faire valoir cette charte et demande cette subvention veut que cette ligne s'étende depuis la jonction de la Chaudière près de Québec, qu'elle traverse la frontière internationale et la partie nord de l'état du Maine où le territoire de cet état est relativement étroit, au lieu de contourner l'angle de la rivière Saint-François dans la province du Nouveau-Brunswick. Ce chemin traversera la partie nord de l'état du Maine où il se raccordera à un chemin s'étendant à travers la vallée du fleuve Saint-Jean et fera de ce chemin une partie intégrante du réseau de la vallée du fleuve Saint-Jean.

Je ne saurais dire si ce projet est réalisable, mais je dirai que si la ligne telle que ces hommes la désirent, est construite jusqu'au point du fleuve Saint-Jean dans le voisinage de Grand-Falls elle contribuera dans une large mesure à déterminer la construction d'une ligne dans la vallée du fleuve Saint-Jean. Si elle ne fait pas partie d'un plan complet comme celui-là elle ne sera jamais construite parce que les capitalistes ne prendront aucun intérêt dans la construction d'une ligne locale. Si elle est construite comme faisant partie de ce plan, elle sera immensément avantageuse à une région de 290 milles, une des plus fertiles du Canada et qui, jusqu'à ce jour est restée privée de chemins de fer pendant que la plupart des anciennes parties du Canada en ont été dotées.

M. BARKER : J'ai écouté l'honorable ministre avec patience. Il n'a absolument rien dit de la subvention. Il nous a décrit les environs de Saint-Jean où cette ligne doit se rendre, mais il aurait tout aussi bien fait de nous dire comment le Transcontinental va traverser la Colombie-Anglaise en décrivant une section de ce chemin située dans le Nouveau-Brunswick. Ces 62 milles doivent s'étendre jusqu'à ce point, mais depuis la Chaudière jusqu'à Québec en allant vers l'est.

L'hon. M. PUGSLEY : Vers le fleuve Saint-Jean.

M. BARKER : Mais seulement jusqu'à Kamouraska. Nous ne parlons que de 62 milles et non pas de tout le chemin jusqu'au fleuve Saint-Jean. Votre ligne peut être un admirable moyen d'atteindre la vallée du fleuve Saint-Jean, mais il n'est pas du tout nécessaire que le Canada subventionne 62 milles de chemin depuis la Chaudière jusqu'à la frontière internationale. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour comprendre que cette ligne doit passer à deux ou trois milles tout au plus de la ligne du Transcontinental, et n'est-il pas absurde de dire qu'après avoir construit le Transcontinental, qui pourrait se raccorder à la ligne allant jusqu'au fleuve Saint-Jean, dont parle mon honorable ami, nous devrions subventionner une autre ligne s'étendant depuis la Chaudière, le long du Transcontinental, sur une distance de 62 milles.

L'hon. M. HAGGART : La difficulté pourrait être surmontée de cette manière : sup-

posons que l'on subventionne une ligne depuis la jonction de la Chaudière jusqu'à l'état du Maine afin qu'elle se raccorde à une ligne qui se réunit à celle de la rivière Saint-François allant à Grand-Falls et descendant la rivière Saint-François nous saurons alors dans quelle direction s'étend ce chemin-ci. Au lieu de faire un détour par la ligne du Transcontinental on veut évidemment atteindre l'état du Maine et faire une ligne courte en traversant la ligne qui se construit à présent sur la rivière Saint-François dans la direction du Canada.

Pour une ligne de chemin de fer à partir de Tusket-Wedges jusqu'à un point sur le chemin de fer "Halifax South Western" à ou près Riverdale-Station, pour 8 milles au plus.

L'hon. M. GRAHAM : C'est un embranchement de la ligne principale sur le village de Sussex et qui appartient à la compagnie du chemin de fer d'Halifax et du sud-ouest.

A la "Halifax and Southwestern Railway Company", pour une ligne de chemin de fer allant de Lunenburg à Bridgewater, en passant par Upper-Lahave, pour 12 milles au plus.

L'hon. M. GRAHAM : Il s'agit de réunir Lunenburg à Bridgewater.

A la "Erie, London and Tilsonburg Railway Company", pour une ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, pour 35 milles au plus.

M. BEATTIE : Connaissant bien cette région je désire fournir à l'honorable ministre certains renseignements. Il y a déjà un chemin de fer de construit entre Port-Burwell et Tilsonburg.

Veut-on prolonger ce chemin-ci jusqu'à London ? Veut-on construire une nouvelle ligne entre Port-Burwell et London ? Port Burwell est à seize milles de Port-Stanley et il y a un chemin entre Port-Stanley et London. Si l'on en construit un entre Port-Burwell et London, ces deux chemins seront à pas plus de huit milles l'un de l'autre. Cette région est déjà bien desservie par le Grand-Tronc, le Canada-sud et le Wabash. La ville de London et le comté de Middlesex ont construit un chemin de fer à leurs propres frais, il y a des années, et il n'est guère juste de subventionner une ligne devant faire concurrence au chemin de fer de London à Port-Stanley. Si une compagnie peut construire une ligne pour faire concurrence à celle-ci, elle doit le faire à ses propres frais. J'espère que le mnistre étudiera ce point. La ligne déjà construite depuis Port-Burwell est depuis longtemps rendue jusqu'à Ingersoll. La compagnie ne pouvait pas l'exploiter, ses wagons laissaient énormément à désirer et elle l'a transporté au Pacifique afin que le Pacifique l'exploitât à sa place. Prolonger la ligne de Tilsonburg jusqu'à London ce sera tout simplement établir une ligne parallèle à celle qui s'étend de London à Port-Stanley.

L'hon. M. EMMERSON : Quelle est la distance de Tilsonburg à London ?

M. BEATTIE : Environ vingt-cinq milles. On n'ira pas construire une ligne de Port-Stanley à Tilsonburg, après en avoir construit une que l'on n'a pas pu mantenir et que l'on a dû transporter au Pacifique qui l'exploite aujourd'hui. Je ne veux pas faire de motion, mais je désirerais que le ministre étudiât cette question avant d'accorder cette subvention.

L'hon. M. GRAHAM : En s'opposant à cette subvention sous prétexte qu'elle va créer de la concurrence, l'honorable député (M. Beattie) est d'un autre avis que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Ce dernier a prétendu qu'une subvention a surtout pour objet de créer de la concurrence.

M. SPROULE : L'honorable ministre fait erreur. J'ai dit que la raison alléguée dans bien des cas en faveur de ces subventions était que ce serait le moyen de construire des chemins de fer qui créeraient de la concurrence, mais que parfois ces compagnies subventionnées transportaient leurs intérêts peut-être aux chemins de fer mêmes auxquels elles étaient sensées devoir faire de la concurrence.

M. BEATTIE : Si ce chemin de fer était nécessaire je n'aurais rien à dire. Il est bon qu'il y ait de la concurrence mais je ne vois pas pourquoi le Canada aiderait à construire un autre chemin de fer pour faire concurrence à celui que les habitants de cette localité ont construit à leurs propres frais.

M. J. D. REID : Pour quels motifs cette subvention est-elle accordée ?

L'hon. M. GRAHAM : Voici ce qu'on nous a représenté : la charte permet de construire un chemin s'étendant de Port-Burwell à London avec un embranchement sur Tilsonburg.

M. BEATTIE: La ligne est déjà construite depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg.

L'hon. M. GRAHAM : Depuis Port-Burwell jusqu'à London, et depuis London jusqu'à Tilsonburg. Mais la subvention qu'il s'agit d'accorder concerne la partie qui s'étend de Port-Burwell jusqu'à London.

M. BEATTIE : Tilsonburg est situé entre ces deux points.

L'hon. M. GRAHAM : Il n'est pas sur la ligne.

M. BEATTIE : Alors vous allez faire passer trois lignes à huit milles de distance l'une de l'autre.

L'hon. M. GRAHAM : Des citoyens éminents n'ayant aucun intérêt dans ce chemin m'ont représenté qu'ils étaient restés privés jusqu'à présent des commodités nécessaires

au transport de leur approvisionnement de charbon qui arrive par le lac jusqu'à ce point. On m'a représenté fortement et les chiffres démontrent que s'il y avait un autre chemin de Port-Burwell à London avec des commodités pour traverser le charbon sur le lac, cette partie de l'ouest de l'Ontario paierait beaucoup moins cher le charbon qui doit maintenant y arriver par le pont.

M. BEATTIE : Il me fait peine de voir que ces citoyens éminents aient trompé le ministre jusqu'à un tel point. A Port-Stanley il y a un bateau qui traverse les wagons chargés de charbon venant de Conneaut et il fait le service depuis des années, depuis longtemps avant que l'on eût pensé à établir un service analogue à Port-Burwell. Le Grand-Tronc, le Père-Marquette et d'autres chemins de fer reçoivent leur charbon de cette façon. La provision de charbon destinée au territoire et à London n'arrive pas par le pont. C'est faire une farce que de parler de construire un embranchement depuis Port-Burwell jusqu'à London. On pourrait peut-être construire un embranchement allant de Tilsonburg à London mais on ne construirait pas un chemin de fer allant à Port-Burwell, une localité qui compte vingt-cinq habitants et où il ne se fait aucun commerce.

M. J. T. SHELL : Je suis surpris d'entendre l'honorable député de London parler de construire un chemin de fer de Port-Burwell à London viâ Tilsonburg. Ce chemin devra aller de Port-Burwell à London en passant par le township de Mallahide, par la ville d'Aylmer et par Belmont. Sa charte a été obtenue pour la construction d'un chemin de fer électrique par un habitant d'Aylmer qui a demandé des soumissions il y a quelques années pour la construction de ce chemin. J'ai parcouru le tracé de ce chemin. Le propriétaire de la charte n'était pas en état de fournir les fonds nécessaires à la réalisation de son projet. Depuis que je suis député ici, une autre corporation a obtenu une charte et se propose de construire ce chemin de fer. Au lieu de faire concurrence au chemin de Port-Stanley, ce chemin a développé le commerce de London. Port-Stanley et Port-Burwell sont à dix-huit milles de distance l'un de l'autre sur la rive du lac. De London à Port-Stanley il y a vingt milles ; de Port-Stanley à Port-Burwell, dix milles, et...

M. BEATTIE : Seize milles, s'il vous plaît.

M. J. T. SCHELL : Et pour compléter le triangle de Port-Burwell à Aylmer il y a treize milles, et y compris la distance d'Aylmer à London, viâ Belmont, cela fait en tout trente-cinq milles. Ce chemin ne peut faire concurrence à l'autre, mais il amènerait beaucoup de commerce à London outre qu'il fournirait à Port-Burwell un autre débouché. Si quelqu'un veut tenter une entreprise comme celle-là, qu'il vienne des Etats-Unis ou de l'Angleterre, nous ne devons certainement pas nous opposer à ce qu'il risque son argent et contribue ainsi au développement du commerce.

C'est cet esprit de progrès qui a édifié London et toutes les autres villes de ce pays.

M. BEATTIE : Je ne veux pas faire perdre au comité un temps précieux, mais je dois dire au député de Glengarry (M. Schell) qu'il ignore le premier mot de la question. Aylmer est à douze milles de Saint-Thomas. Le chemin de fer auquel celui-ci ferait concurrence, a été construit aux frais de la ville de London et du comté de Middlesex, la dette est d'environ $2,000,000. Cette compagnie veut construire un chemin de fer en concurrence à celui-là, alors qu'elle n'a pas réussi à exploiter le chemin de fer qu'elle a construit à Tilsonburg ; le service qu'elle a fourni était une honte pour le pays, puisqu'il se résumait à un wagon de marchandises et une locomotive. Cette ligne fut cédée à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui en fit l'acquisition, afin d'avoir une ligne pour le transport de son charbon. Mais on avait importé la houille de Conneault, de l'autre côté du lac Erié, à Port-Stanley, bien longtemps avant qu'on ne songeât à l'établissement d'un bac transbordeur à Port-Burwell. Que le ministre examine la question et tout sera parfait. Je n'ai rien à redire à la construction de ce chemin de fer, mais le Gouvernement ne doit pas subventionner cette ligne.

Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à ou près Plaster-Rock jusqu'à Riley-Brook, pour 28 milles au plus.

L'hon. M. HAGGART : Cette compagnie exploite-t-elle sa ligne jusqu'à Plaster-Rock ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

L'hon. M. HAGGART : Est-ce un service hebdomadaire ?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est un service quotidien.

L'hon. M. PUGSLEY : La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique l'exploite avec beaucoup de succès.

L'hon. M. EMMERSON : L'exploitation est lucrative.

L'hon. M. HAGGART : La compagnie d'Esquimalt et de Nanaïmo demande-t-elle cette subvention ?

A la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt et Nanaïmo, pour une ligne de chemin de fer, à partir d'un point près du creek des Français jusqu'au village de Sandwich, n'excédant pas 41 milles; et pour une ligne de chemin de fer à partir du village de Sandwich jusqu'à Campbell-River, n'excédant pas 38 milles; pour une totalité de 79 milles au plus.

L'hon. M. GRAHAM : Oui, elle demande une subvention.

Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Cowley, dans l'Alberta, jusqu'à un point situé sur la rivière Highwood, pour 50 milles au plus.

L'hon. M. GRAHAM : Je propose d'insérer au commencement de cet item les mots suivants : A la compagnie du chemin de fer " Southern Central Pacific ".

M. HERRON : Je ferai observer au ministre qu'il y a deux chartes qui couvrent ce territoire. La charte qui est en existence est à la veille d'expirer. Il y a nombre d'années qu'elle a été accordée et la compagnie n'a rien fait. Une autre compagnie a demandé l'autorisation mais elle n'a encore reçu de charte. Cette compagnie commencera ses opérations, dès qu'elle aura obtenu le concours financier du Gouvernement. Elle le fera peut-être même sans aide. Si la nouvelle compagnie consent à construire ce chemin de fer, elle devra recevoir la même aide, pourvu que l'ancienne compagnie renonce à l'entreprise.

L'hon. M. GRAHAM : La compagnie en question étant la seule autorisée, et l'autre compagnie n'ayant pas obtenu de charte, nous avons jugé convenable d'accorder une subvention à la première compagnie. Si la compagnie ne fait pas marcher les travaux, nous serons en mesure de prendre une décision, quand la question reviendra en discussion.

M. HERRON : La charte est à la veille d'expirer ; en pareille circonstance le ministre, je l'espère, tiendra compte de la demande faite par cette compagnie, parce que le besoin d'un nouveau chemin de fer se fait vivement sentir dans cette partie du pays.

A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour les lignes ferrées suivantes:

a) De la station Valcartier à Sainte-Catherine; n'excédant pas 3.8 milles;

b) De la station de Valcartier vers Gasford; n'excédant pas 5½ milles;

c) De l'extrémité du 35e mille de l'embranchement de La-Tuque; n'excédant pas 5 milles;

d) Des chutes de La-Tuque jusqu'à l'embouchure de la rivière Croche; n'excédant pas 5 milles;

e) Depuis un point sur l'embranchement de La-Tuque jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur près de La-Tuque; n'excédant pas 1.6 mille; ne dépassant pas en totalité 20.9 milles.

L'hon. M. HAGGART : A-t-on construit une partie de ce chemin de fer ?

L'hon. M. GRAHAM : Il ne s'agit que de petits embranchements. Il paraît que la compagnie n'en a pas encore construit un seul.

M. SCHELL : Il n'y a pas un seul embranchement construit, mais l'embranchement principal du chemin du lac Saint-Jean à La-Tuque est construit, sur un parcours de 25 milles. Les travaux ont été terminés, ce printemps. La compagnie propriétaire de la ligne construit ces petits embranchements. A partir du terminus de cette ligne jusqu'à La-Tuque, il n'y a pas un seul embranchement construit.

Pour une ligne de chemin de fer, de Montréal à un endroit sur la ligne du Transcontinental-National, sur 200 milles de parcours au plus.

L'hon. M. HAGGART : Pourquoi accorder une subvention destinée à rendre le Transcontinental-National au chemin de fer du Nord de Montréal ; alors qu'on n'accorde pas de subvention à la province d'Ontario qui construit son propre chemin ? Pourquoi la province d'Ontario n'aurait-elle pas droit à cette subvention, comme la province de Québec ?

L'hon. M. GRAHAM : Il y a une subvention accordée à une compagnie pour la construction d'un chemin de fer de Port-Arthur et de Fort-William jusqu'au Sault Sainte-Marie, à peu près sur le même parcours que celui-ci et cette subvention est accordée à une compagnie jusqu'à Montréal. Le Gouvernement a pour système de ne pas accorder d'aide au chemin de fer du gouvernement d'Ontario.

M. KEMP : C'est précisément ce qu'observe le député de Lanark. Il fait allusion au chemin de fer du nord de Témiscamingue le chemin de fer du gouvernement d'Ontario se dirigeant vers le nord jusqu'à North-Bay. Le gouvernement d'Ontario, paraît-il, a demandé une subvention pour cette voie ferrée.

L'hon. M. GRAHAM : Je le répète, le gouvernement fédéral n'a pas pour système de subventionner la ligne du gouvernement d'Ontario.

M. KEMP : Pourquoi pas ?

L'hon. M. GRAHAM : Cela ouvrirait la porte à l'application d'un nouveau système.

L'hon. M. HAGGART : Le gouvernement de Québec peut subventionner cette ligne. La subvention est accordée à une ligne de chemin de fer et non pas à une compagnie en particulier. La compagnie peut s'entendre avec le gouvernement de Québec pour le construction du chemin. Vous accordez la subvention au gouvernement de Québec et vous rejetez la demande du gouvernement d'Ontario.

M. MACPHERSON : Il s'agit ici de la province d'Ontario.

L'hon. M. HAGGART : Avez-vous passé une convention avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour la construction de ce chemin de fer sans subvention ?

Pour la construction d'un chemin de fer, de Papineauville, sur le chemin de fer cana-

dien du Pacifique, vers Nominingue, sur un parcours de 200 milles au plus.

M. MAJOR : Le texte de cet article devrait porter : A la compagnie du chemin de fer de la rivière de la Petite-Nation.

L'hon. M. LEMIEUX : Le député de Labelle (M. Major) fait observer qu'il y a une compagnie organisée, mais que le ministre n'avait pas reçu la demande, lorsque la question de la subvention a été décidée.

M. SAM. HUGHES : Cette compagnie possède-t-elle une charte

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. HENDERSON : Est-ce une charte fédérale ou une charte provinciale ?

L'hon. M. LEMIEUX : Une charte provinciale.

M. SPROULE : Je croyais que le Gouvernement n'avait pas pour système de subventionner les compagnies des chemins de fer provinciaux.

L'hon. M. PUGSLEY : Voilà du neuf.

L'hon. M. EMMERSON : Voilà vingt ans que cela se fait.

(La résolution ainsi qu'amendée est adoptée.)

M. R. L. BORDEN : Parmi les lignes subventionnées à partir du n° 27 au n° 72, inclusivement, combien y a-t-il de chemins de fer construits en totalité ou en partie ?

L'hon. M. GRAHAM : Je ne saurais donner ce renseignement, sans consulter tous ces documents de nouveau.

M. R. L. BORDEN : Quand le bill viendra en 2e délibération et devant le comité, le ministre devra nous éclairer sur ce point. Qu'il dépose aussi sur le bureau les demandes présentées par les différentes compagnies de chemins de fer ou les corporations en obtention de l'aide actuellement donnée dans ces résolutions.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai déposé ces documents sur le bureau, ce matin même.

M. R. L. BORDEN : Il y a déjà une semaine ou dix jours qu'il aurait fallu les déposer sur le bureau, afin que les députés pussent les examiner. Il ne suffit pas de les déposer sur le bureau, une demi-heure avant que les résolutions relatives à ces subventions viennent en discussion.

L'hon. M. GRAHAM : On trouvera dans les formules de demande le nombre de milles en construction.

M. R. L. BORDEN : Je tiens à obtenir ce renseignement à la 2e délibération, parce que le ministre doit nous éclairer à cet égard, sans qu'on le lui demande.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai suggéré la chose, pour chaque demande.

M. R. L. BORDEN : Que sert-il de parler d'une demande de documents déposés sur le bureau de la Chambre aujourd'hui même, alors que tout le monde était occupé aux travaux de la Chambre, et c'est là ce qu'on appelle éclairer la députation !

L'hon. M. GRAHAM : Je vais consulter ces documents et obtenir les renseignements demandés.

M. R. L. BORDEN : La ligne projetée de Québec à Ottawa, c'est-à-dire le chaînon de Hawkesbury à Ottawa, n'est-il pas déjà construit ?

L'hon. M. GRAHAM : Une partie de cette ligne a déjà été nivelée ; on n'a pas encore posé les rails. Il n'y a rien de complété.

M. R. L. BORDEN : Au début, le Gouvernement s'est-il engagé à subventionner la ligne ?

L'hon. M. GRAHAM : Il n'y avait aucun engagement que je sache.

L'hon. M. HAGGART : Relativement au pouvoir que possède le Gouvernement de subventionner la commission du chemin de fer de Témiscamingue au Nord d'Ontario, je vais emprunter une citation à la loi constituant cette commission. Voici le texte :

Le dit conseil des commissaires formera une corporation sous le nom de commission du chemin de fer de Témiscamingue au Nord d'Ontario.

Cette commission a tous les pouvoirs d'une compagnie de chemin de fer pour l'exploitation de la voie et tout le reste Il est décrété ici que le Gouverneur en conseil peut acorder des subventions à ces compagnies qui établissent leurs lignes, à la satisfaction de l'exécutif. Cette commission est constituée en corporation et rentrera sous ce régime.

L'hon. M. EMMERSON : Ce chemin de fer n'est-il pas la propriété de la couronne ?

L'hon. M. HAGGART : Cette commission est une corporation, et peu importe à qui le chemin de fer appartient. Vous pourriez modifier, à votre gré, remplacer cette expression par le mot " corporation ".

M. SPROULE : Le ministre pourrait nous donner aussi un état indiquant quelle partie de ces subventions est attribuée à chacun des trois grands réseaux de chemins de fer au Canada.

L'hon. M. GRAHAM : Je m'efforcerai de fournir ce renseignement. Ce n'est pas toujours facile, car quelquefois ces subventions sont affectées à une puissante compagnie bien que la chose figure sous un autre nom.

2. A la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique (locataire de la compagnie de chemin de fer de Calgary à Edmonton)

pour la construction et l'achèvement d'un pont sur la rivière Saskatchewan, reliant Strathcona et Edmonton, 15 pour 100 de la somme dépensée pour la construction dudit pont; n'excédant pas $100,000.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il pris des mesures pour faire de ce pont un pont de chemin de fer et de voitures comme il convient, lorsqu'il s'agit de pareils ponts?

L'hon. M. GRAHAM : Le Gouvernement n'a pas pris de mesure en ce sens. Mais il est intervenu une convention entre les autorités provinciales et la compagnie, paraît-il, en vue du trafic sur ce pont.

M. SPROULE : Il existe une disposition de ce genre relativement à un des ponts de Québec et cette disposition s'applique tout aussi bien à l'Alberta.

M. SAM. HUGHES : Au Nord-Ouest, le gouvernement fédéral possède les terres domaniales et les provinces n'ont pas de terres à aliéner comme dans les provinces de l'Est, afin de prélever des fonds pour la construction des ponts. A Fort-Saskatchewan le Gouvernement a obligé la compagnie du chemin de fer canadien du Nord à établir un pont à trafic et c'est un grand bien pour cette localité.

3. A la compagnie du chemin de fer Québec, Montréal du Sud, pour la construction et l'achèvement des ponts de chemin de fer qui suivent :
a) pont sur la rivière Gentilly, $15,000;
b) pont sur la rivière Bécancour, $30,000;
c) pont sur la rivière Richelieu, $30,000.

M. SPROULE : Quel est le prix estimatif de ces ponts ? Nous accordons des sommes en bloc pour les petits ponts et c'est là un système d'un avantage problématique.

L'hon. M. GRAHAM : Le gouvernement d'Ontario n'a pas présenté de demande.

L'hon. M. HAGGART : Aux termes de cette résolution vous ne sauriez accorder cette subvention au gouvernement de Québec.

L'hon. M. FIELDING : Cette demande a été présentée, il y a quelques années, par le gouvernement de Québec et à cette époque, on était d'avis qu'il ne convenait pas que le gouvernement fédéral prêtât son concours financier à la construction de chemins de fer. Cette décision a été prise il y a quelques années, lorsque le précédent gouvernement d'Ontario présenta une demande à cette Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY : J'appelle l'attention de la Chambre sur l'article 5, qui porte que cette subvention doit être accordée à une compagnie.

M. SPROULE : Le Gouvernement est disposé à accorder une généreuse subvention dans le but de relier les villes de la province de Québec au Transcontinental, mais quant à Ontario le Gouvernement ne veut pas donner un seul dollar.

L'hon. M. PUGSLEY : Port-Arthur est dans la province d'Ontario.

M. SPROULE : Ce n'est pas une cité. La ville de Toronto devrait être reliée au Transcontinental, tout comme Montréal et Québec doivent l'être. Voici une subvention accordée à une province pour 200 milles de chemin de fer, et cela afin de relier une cité au Transcontinental, mais quand il s'agit de la province d'Ontario, le Gouvernement ne veut plus accorder son concours financier. Il y a là une inégalité de traitement, une préférence indue au détriment d'Ontario.

M. MACPHERSON : Relisez l'article 62.

M. SPROULE : J'en suis à l'article 49. Cela suffit pour le moment. Voilà la situation, et aux yeux des populations d'Ontario c'est une injustice ; car on a demandé une subvention destinée à relier la partie sud d'Ontario et la ville de Toronto au Transcontinental, et paraît-il le Gouvernement a repoussé cette demande. Quoi qu'il en soit, le Gouvernement n'a pas accordé d'aide, mais ici on nous demande de voter une subvention pour la construction de 200 milles de chemin de fer dans la province de Québec.

L'hon. M. HAGGART : Le ministre des Travaux publics a appelé mon attention sur l'article 5. Cet article déclare-t-il que le Gouvernement ne doit pas accorder de subvention à un chemin de fer du gouvernement provincial ?

L'hon. M. PUGSLEY : La subvention doit être accordée à une compagnie ou à des compagnies. Aux termes de la présente loi, l'exécutif ne saurait accorder de subvention qu'à une compagnie.

M. GERVAIS : Je tiendrais à savoir du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) le nom de la compagnie qui doit toucher la subvention accordée pour la construction de 200 milles de chemin de fer pour relier Montréal au Transcontinental.

L'hon. M. GRAHAM : Le nom n'est pas mentionné ici. Comme cela arrive pour nombre de crédits de ce genre, le nom de la compagnie ne figure pas dans la résolution. L'honorable député se le rappelle, à l'exception de la délégation venue auprès du Gouvernement relativement au canal de la baie Georgienne, la plus importante députation qui se soit rendue à la capitale, cette année, est bien celle qui est venue, il y a quelques semaines, de Montréal, afin de faire valoir ce qui, à mes yeux, constitue une bien légitime demande, c'est-à-dire l'obtention d'un crédit tendant à relier par voie ferrée Montréal à la ligne principale du Transcontinental. Cette demande a été prise en considération. A moins que ce ne soit la com-

pagnie des embranchements de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, j'ignore quelle est la compagnie qui entreprendrait ces travaux. Nous ne désignons pas de compagnie, mais nous accordons la subvention à la compagnie qui construira ces 200 milles de chemin de fer.

M. GERVAIS : D'après les dispositions actuelles de la loi, nul ne saurait construire de chemin de fer au Canada, sauf de l'agrément du pouvoir législatif central. La compagnie doit être organisée, avec l'autorisation accordée par le parlement fédéral ou par la législature provinciale en vue de la construction d'un chemin de fer ,et je désire savoir si le Gouvernement a l'intention d'accorder cette subvention à la première compagnie qui serait disposée à construire cet embranchement de chemin de fer, de Montréal au Grand-Tronc-Pacifique. Montréal attend, depuis quatre ans, la construction de ce chemin de fer et c'est déjà attendre trop longtemps. A Montréal, on nous a refusé voix au chapitre en ce qui concerne la construction du Transcontinental, bien que Montréal accorde sa participation financière à la construction de ce réseau, dans une plus large mesure que toute autre ville. J'appuierai volontiers cette demande de crédit destiné à la construction d'un embranchement reliant Montréal au Transcontinental. Mais je tiens à savoir si on doit l'accorder à tout individu qui serait disposé à organiser une compagnie pour la construction de l'embranchement, ou si on doit le verser à une compagnie déjà organisée. Je tiens à savoir si la compagnie du chemin de fer du centre du Canada ou toute autre compagnie doit obtenir cette subvention. Le Gouvernement a-t-il l'intention de verser cette subvention à tout individu ou à toute compagnie qui se chargera de la construction et de l'exploitation de cet embranchement?

L'hon. M. GRAHAM : Le Gouvernement a l'intention d'accorder la subvention à la première compagnie qui nous prouvera qu'elle est disposée à construire une ligne reliant Montréal au Transcontinental.

M. GERVAIS : A-t-on déterminé les conditions à remplir pour gagner cette subvention?

L'hon. M. GRAHAM : Ce sont les conditions ordinaires. Les intéressés sont obligés de passer avec le ministère des Chemins de fer et des Canaux un marché qui doit être ratifié par décret en conseil. Les intéressés sont tenus de prouver qu'ils sont disposés à faire ces travaux au mieux de notre jugement, qu'ils sont en mesure de le faire et alors nous passons avec eux un contrat leur accordant la subvention affectée à la construction de cette ligne.

M. GERVAIS : Alors le Gouvernement ne s'est pas encore engagé à verser la subvention, sauf à une compagnie qui est disposée à construire et à exploiter le chemin de fer, aux termes de la loi ?

L'hon. M. GRAHAM : Le Gouvernement ne s'est pas encore engagé envers aucune compagnie.

L'hon. M. HAGGART : Si je ne me trompe, le gouvernement d'Ontario construit son réseau, sous le nom de compagnie du chemin de fer de Témiscamingue et du nord d'Ontario.

L'hon. M. PUGSLEY : Non, ce n'est pas une compagnie ; le gouvernement d'Ontario a confié la construction de ce chemin de fer à des commissaires.

M. BRISTOL : Non, c'est une compagnie.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce n'est pas une compagnie ; ce chemin de fer est la propriété du Gouvernement.

A la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour des embranchements à partir de la ligne du Trancontinental jusqu'à Port-Arthur et à Fort-William ; pour un parcours de 220 milles.

L'hon. M. LEMIEUX : Ces ponts se trouvent dans le comté de Nicolet que je représentais au commencement de cette législature. Ces ponts traversent de grandes rivières et ce crédit représente environ 15 p. 100 du coût d'établissement. Le chemin de fer est celui de Québec, Montréal et du Sud, mais bien qu'il soit exploité sous ce nom, la compagnie, paraît-il, a transféré son intérêt à la compagnie du chemin de fer Dalaware et Hudson, qui maintenant desservira le territoire partant de la ligne frontière jusqu'à la rive droite de Québec, et c'est le chemin de fer le plus rapproché du Saint-Laurent. Ce chemin de fer est presque terminé, de Montréal à Sainte-Philomène, dans le comté de Lotbinière et il est en construction de Sainte-Philomène à Lévis. C'est un chemin de fer de premier ordre, très solidement construit.

L'hon. M. HAGGART : Ce pont qui traverse le Richelieu est une vieille connaissance.

L'hon. M. LEMIEUX : Mon honorable ami fait allusion, sans doute, au pont sur la rivière Yamaska. Il s'agit du pont sur le Richelieu.

4. A la compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, pour la construction et l'achèvement des vingt-six ponts de chemin de fer sur sa voie entre Paspébiac et Gaspé; payables lors de l'achèvement de ladite voie ferrée entre ces deux endroits, $250,000.

L'hon. M. LEMIEUX : Il est question ici du comté que je représente. Il s'agit d'un besoin tout à fait exceptionnel. Depuis nombre d'années, la péninsule de Gaspé réclame la construction d'un chemin de fer partant de New-Carlisle, le terminus du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, et atteignant Gaspé. Entre Métapédia et New-Carlisle, il y a cent milles construits.

En 1903, j'ai obtenu une charte pour ce chemin de fer de New-Carlisle au bassin de Gaspé, sur un parcours d'environ 102 milles. La nouvelle compagnie a construit 20 milles de chemin de fer qui sont en exploitation et le 1er novembre prochain, il y aura encore vingt autres milles en exploitation. C'est un pays fort accidenté. La compagnie a été obligée de suivre le rivage et de traverser 25 rivières, de Paspébiac au bassin de Gaspé. Elle a obtenu sa subvention ordinaire, mais avec ses vingt-six ponts, elle avait droit à une subvention spéciale. Cette subvention assurera la construction de la ligne dans l'espace d'un an. La compagnie devra aussi construire un tunnel de 230 pieds.

M. SPROULE : C'est une étrange façon de subventionner ces chemins de fer. Voici une ligne de chemin de fer qu'il s'agit de subventionner. Nous ignorons ce que coûtera la construction de ces ponts ; quelques-uns d'entre eux traversant des petits cours d'eau ne seront guère dispendieux, tandis que d'autres entraîneront de fortes dépenses. Mais nous comptons tous les ponts sur une ligne de chemin de fer de 200 milles de parcours et nous accordons à la compagnie une subvention de $250,000. Nous autorisons d'un seul coup la construction de vingt-six ponts, sans savoir si leur construction sera dispendieuse. Dans d'autres circonstances, lorsqu'on demande des subventions pour la construction de ponts, chaque demande est étudiée sur sa propre valeur, mais il en va tout autrement ici. Comment pourrions-nous savoir si le nombre auquel s'applique le principe que nous avons posé tendant à nous autoriser à subventionner ces ponts ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il y a vingt-six ponts. On a construit un de ces ponts, depuis le commencement de la construction du chemin de fer.

M. SPROULE : Ce pont a-t-il été subventionné ?

L'hon. M. LEMIEUX : Ce chemin de fer a été l'objet d'une subvention ordinaire et non pas d'une subvention spéciale. Si nous suivions le pricipe ordinaire, en accordant 15 p. 100 sur le coût d'établissement, la construction de quatre ponts absorberait toute la somme mentionnée dans la résolution, $250,000. Voici entre autres les ponts traversant la rivière Saint-Jean, la Grande-Rivière, la rivière Pabos et la Petite-Rivière. Pour la construction de ces quatre ponts seuls la subvention de 15 p. 100 absorberait toute la subvention de $250,000. Pour ces quatre grands ponts, le gouvernement de Québec a promis une subvention, pourvu qu'on les construise de façon à se prêter au passage des voitures. C'est là la condition attachée par le gouvernement de Québec à la subvention spéciale qu'il accorde. Le besoin de chemin de fer se fait vivement sentir dans cette partie du pays et la compagnie a fait valoir d'excellentes raisons militant en faveur de son droit au concours financier de l'Etat, car avec la subvention ordinaire, elle s'est mise à l'œuvre et a construit une excellente ligne de 20 milles de longueur. Elle en construira 20 milles de plus d'ici au 1er novembre prochain, puis, le 1er novembre, l'année prochaine, toute la ligne sera en exploitation.

M. SPROULE : Cette ligne de chemin de fer est subventionnée, sans doute.

L'hon. M. LEMIEUX : Elle reçoit la subvention ordinaire.

M. SPROULE : Nous établissons un principe dangereux. Chaque compagnie de chemin de fer se croira autorisée à s'adresser au Gouvernement et à lui dire : Accordez-nous la faveur que vous avez accordée à la compagnie de chemin de fer de l'Ouest de Québec à l'Atlantique. Vous avez subventionné notre ligne de chemin de fer en premier lieu et maintenant vous devriez subventionner nos ponts. Donnez-nous proportionnellement pour la construction de ces ponts l'aide que vous avez accordée à l'autre compagnie de chemin de fer. Le Gouvernement établit un principe dangereux pour l'avenir. C'est de nature à nous créer force embarras pour l'avenir.

L'hon. M. LEMIEUX : Je tiens à mettre en relief l'œuvre accomplie par cette compagnie, œuvre qui lui donne droit à une subvention spéciale. Cette compagnie a reçu une subvention pour la construction du chemin de fer de Paspébiac au bassin de Gaspé, puis de là pour la construction d'un chemin de fer traversant l'intérieur du bassin de Gaspé et atteignant Causapscal, dans le comté de Bonaventure. Afin d'obtenir cette subvention spéciale affectée aux ponts la compagnie a abandonné les subventions accordées pour cette ligne du bassin de Gaspé à Causapscal, parce que le Gouvernement ne saurait accorder une subvention pour cette ligne de l'intérieur, en sus des $250,000 pour les ponts. Comme les parties colonisées doivent être desservies avant les parties incultes, la compagnie a abandonné pour le moment, la construction de la ligne de l'intérieur, bien que sa charte conserve toujours sa pleine valeur.

M. SPROULE : Cela ne répond pas à l'objection que j'ai soulevée. Vous subventionnez d'abord le chemin de fer, puis vous groupez tous les ponts et leur accordez une subvention d'un quart de million de dollar. Vous créez là un précédent dangereux. D'autres compagnies de chemins de fer s'autoriseront de ce précédent, pour venir demander la même faveur.

L'hon. M. LEMIEUX : Dans toute cette liste de compagnies de chemins de fer qui bénéficient de subventions, surtout pour la construction de ponts, il n'y a pas un seul cas identique à celui-ci. Il y a ici vingt-six ponts et parmi ces ponts il y en a quatre

de grandes dimensions et ces ponts coûteront au delà d'un million sur une ligne d'environ 100 milles de parcours. Il n'y a pas un cas parallèle en fait de construction de chemins de fer dans les autres parties du Canada.

M. BARKER : Quand nous accordons une somme en bloc de tant par mille pour un chemin de fer, est-ce que cette subvention ne s'applique pas aussi aux ponts ? Si vous accordez $15,000 par mille, cela s'applique à tout le chemin de fer, aux ponts comme au reste.

5. A la compagnie dite compagnie interprovinciale de ponts de chemins de fer du Nouveau-Brunswick, pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Ristigouche, entre Campbellton et la Pointe-de-la-Mission, $100,000.

L'hon. M. HAGGART : Quel sera le coût de ce pont ?

L'hon. M. PUGSLEY : De $650,000 à $750,000. Le sous-ministre des Chemins de fer, dans son rapport, affirme qu'il coûtera plus de $650,000.

6. A la compagnie du chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon, pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer à Burrard-Inlet, $200,000.

L'hon. M. HAGGART : Que coûtera ce pont ?

L'hon. M. GRAHAM : D'après les prévisions, un million et quart.

Article 3. Définition de l'expression " coût ".

M. SPROULE : Cet article répond en partie à la question posée par le député d'Hamilton-est (M. Barker) : quand on subventionne un chemin de fer, est-ce que la subvention ne s'applique pas aux ponts ? Voici le texte :

A moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " s'entend du coût réel, nécessaire et raisonnable et comprend le montant dépensé sur un pont jusqu'à concurrence de $25,000.

Ainsi, vous accordez au chemin de fer une subvention de $3,200 par mille ou davantage, si les frais de construction le demandent, cette subvention s'appliquant aussi aux ponts, puis vous subventionnez de nouveau les ponts.

L'hon. M. GRAHAM : Sans doute le Gouvernement est obligé d'accorder son concours financier pour les besoins spéciaux répondant à des situations toutes spéciales. Il y a quelques années, le système en vogue était de payer 15 p. 100 de subvention à la construction d'un pont, et c'est bien là la proportion ordinaire accordée à ces ponts importants. Mais il y a des besoins spéciaux auxquels il faut répondre d'année en année.

L'hon. M. HAGGART : Les autres ne sont pas modifiés.

M. LEMIEUX.

L'hon. M. GRAHAM : Ces articles sont empruntés textuellement du statut actuel.

M. LAKE : Que faut-il entendre par le parachèvement d'un chemin de fer subventionné ? Cela veut-il dire que le chemin de fer doit être complètement terminé et prêt pour la circulation des convois.

L'hon. M. GRAHAM : Quelquefois on accorde des subventions pour des sections de 10 milles. Le chemin de fer doit être terminé conformément à un certain type et examiné par l'ingénieur du département. Celui-ci affirme dans son certificat que le chemin de fer est construit d'après ce type et nous versons la subvention sur la foi de ce certificat.

M. LAKE : J'ai posé une question au sujet d'une partie du chemin de fer canadien du Nord, entre Erwood et la Mission-du-Pas qui a reçu une subvention en terres. Le ministre des Chemins de fer (M. Graham) m'a promis de me passer le rapport de l'ingénieur qui a visité la ligne. Il m'a transmis un rapport, ce matin, mais ce n'est pas celui que j'ai demandé. Ce rapport a été dressé en février, alors que la voie ferrée était recouverte d'un pied de neige. Je prierais le ministre de déposer le rapport de l'ingénieur chargé d'inspecter la ligne, l'automne dernier.

L'hon. M. GRAHAM : Le rapport que j'ai passé à l'honorable député (M. Lake) est le seul que je connaisse.

M. LAKE : On a fait une autre inspection. L'ingénieur m'a dit qu'il avait parcouru la ligne et m'en a donné une description graphique. Cette inspection a eu lieu, en octobre, je crois. Sans doute, il a dû dresser un rapport et c'est précisément ce document que je demande.

L'hon. M. GRAHAM : J'irai aux renseignements, à cet égard. J'ai cru que le rapport déposé était celui demandé par l'honorable député.

M. LEONARD : Je propose d'amender le paragraphe 4, en ajoutant après la sous-section D la sous-section additionnelle suivante comme sous-section E :

Aucune de ces subventions pour des ponts de chemin de fer ne pourra être payée à l'avenir à aucune compagnie de chemin de fer, à moins que telle compagnie ou telles compagnies pourvoient sur tels ponts à l'établissement d'un passage gratuit et convenable pour les piétons et les voitures, les plans et devis pour telle construction devant être soumis et approuvés par le Gouverneur en conseil.

Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de retenir le comité bien longtemps. Je crois que le temps est arrivé pour le Gouvernement d'inaugurer une nouvelle politique à l'égard des chemins de fer. Ce soir nous avons voté plus de cinq cents mille piastres pour aider à la construction de ponts de voies ferrées. Pourquoi, je

vous le demande, les compagnies de chemin de fer ne seraient-elles pas obligées de construire ces ponts de façon à fournir un passage pour les piétons et pour les voitures ? Ne reçoivent-elles pas des sommes considérables du trésor public et, par conséquent, n'avons-nous pas le droit de leur demander en retour ces avantages pour ce même public ? Je ne désire pas parler plus longtemps car il me semble qu'il suffit d'appeler l'attention du Gouvernement sur ce sujet pour l'engager à faire dans la loi le changement que je désire. J'ai tout lieu de croire que ma proposition sera favorablement accueillie.

L'hon. M. GRAHAM : Il se présente ici deux difficultés. D'abord, l'honorable député propose un amendement portant que nulle subvention de ce genre affectée à des ponts de chemins de fer ne doit être payée à l'avenir à une compagnie de chemin de fer, à moins qu'elle n'établisse sur ces ponts un passage gratuit et convenable pour les piétons et les voitures. L'honorable député ne voit-il pas que la plupart de ces ponts sont construits dans les endroits où il n'y a pas de chemin et où il ne passe peut-être pas de piétons. Vous n'avez pas besoin de passage pour les voitures là où il n'existe pas de chemin.

M. LEONARD : Dès que le pont est construit on établit un chemin jusqu'au pont. Si la compagnie est obligée de construire un passage pour les voitures, elle peut le faire plus économiquement, lors de la construction du pont. Si elle ajoute plus tard ce passage cela lui coûtera deux fois plus cher que de le construire en premier lieu.

L'hon. M. GRAHAM : Je tiens compte de ce point en matière de construction de ponts. Ce que l'honorable député affirme au sujet de l'économie ne s'applique pas invariablement. J'ai soumis ce problème aux ingénieurs, l'autre jour et il a été établi qu'il coûte moins cher de construire un pont avec chemin pour voitures que d'ajouter le passage pour voitures plus tard. Mais cette difficulté existe quelque part. Sans doute, l'établissement d'un chemin pour voitures sur un pont est fort commode, mais je le répète, sur la plupart des ponts de chemin de fer au Canada, le besoin d'un passage pour piétons ne se fait nullement sentir, parce que les ponts sont éloignés des routes publiques. Voici une autre objection fort valable : c'est que le gouvernement fédéral ne saurait adopter pour système de subventionner l'établissement de ce passage pour voitures sur ces ponts de chemins de fer. C'est là une question qui intéresse la municipalité ou la province. Je serais bien aise de voir ces passages pour voitures établis sur des ponts de chemin de fer, mais c'est là une question que la province doit débattre avec la compagnie.

M. MONK : Le député de Laval (M. Léonard) a fait une importante proposition et j'espérerais que le Gouvernement l'adopterait. Je me place ici surtout au point de vue de la province de Québec et j'affirme que nous accordons d'importantes subventions pour la construction de ponts à des compagnies qui pour la plupart, sont parfaitement en mesure de construire elles-mêmes ces ponts, sans que le Gouvernement leur vienne en aide. Parlant surtout des subventions accordées à la province de Québec, je doute fort que la proportion mentionnée par le ministre des Postes existe réellement. Le montant que nous accordons aux villages surtout du côté sud du Saint-Laurent dépasse de beaucoup le pourcent du coût de ces ponts. Le Gouvernement pourrait ici rendre un service précieux à la population établie sur le parcours de ces chemins de fer. Quelles sont les objections qu'on fait valoir? Elles sont futiles. Le ministre des Chemins de fer affirme qu'il n'existe pas de chemins dans la plupart des endroits où l'on construit ces ponts. A cela le député de Laval répond que, dès que ce passage pour voitures est établi sur un pont, alors on construit des chemins jusqu'à ces ponts. C'est précisément ce qui est arrivé lorsqu'on a construit le passage pour voitures sur le pont Victoria à Montréal, lors du rétablissement de ce pont ; alors on a établi une superbe chaussée jusqu'au pont. L'autre objection formulée par le ministre c'est que le parlement fédéral n'a pas la juridiction sur les chemins des municipalités et sur les ponts dans les provinces. Cette objection me semble également futile ; car, soit que nous ayons juridiction ou non, nous ne prétendons pas exercer cette juridiction. Nous imposons une condition annexée à la concession d'une subvention et nous avons toute liberté de le faire. La juridiction n'est nullement en question. Le député de Grey-est (M. Sproule) vient de me signaler un fait. On a accordé une subvention pour la construction d'un pont sur la rivière Jacques-Cartier dans la province de Québec, à condition que la compagnie construise un pont pour le trafic des voitures. La plupart des municipalités ne sont pas en mesure de construire des ponts convenables et la plupart du temps les provinces ne sont pas en mesure de prêter leur concours aux municipalités dans ce but. Ces subventions sont fort libérales et le Gouvernement, à mon avis, devrait soucrire à cette proposition. Une dernière observation. Cet après-midi, en moins de quatre heures nous avons accordé près de $20,000,000 sans délibération suffisante. A mon avis, il est absolument absurde d'adopter à la hâte ces subventions. Il conviendrait d'adopter dans notre propre intérêt quelque règlement portant que des résolutions de ce genre soient soumises à la Chambre un mois à l'avance.

L'hon. M. FIELDING : La proposition formulée par l'honorable député est importante, et en un certain sens, elle sera d'un grand poids ; mais elle aurait bien plus de

valeur encore, si elle s'adressait aux autorités provinciales et municipales. Cette proposition tend tout simplement à grever le trésor fédéral d'obligations qui incombent au gouvernement provincial et aux autorités municipales. Dans certaines circonstances exceptionnelles, tout en construisant un pont, nous pourrions en même temps construire un passage pour le trafic des voitures. Mais s'il faut établir en principe que le gouvernement fédéral doit se charger de l'établissement de ponts de grandes routes de ce genre, l'honorable député se trompe en proposant pareil projet à la Chambre. Le député de Jacques-Cartier (M. Monk), affirme que d'ordinaire, les municipalités ne sauraient s'imposer pareils frais. Eh ! bien, je doute fort qu'il soit autorisé à faire pareille affirmation ; car à mon avis, la plupart des municipalités sont en mesure de faire ces travaux à leurs frais. Les gouvernements provinciaux, affirme-t-il, ne sauraient s'imposer ces dépenses. Je dois m'ériger en faux contre ces affirmations. Les gouvernements provinciaux ne sont pas tellement pauvres qu'ils ne puissent établir des routes publiques, au bénéfice des populations de ces provinces. Nous venons de relever considérablement le chiffre de la dotation provinciale et en pareille circonstance, les provinces sont en mesure de s'acquitter des devoirs qui leur incombent.

M. MONK : Nous ne sommes pas à Québec.

L'hon. M. FIELDING : Sans doute, je ne voudrais pas entreprendre d'analyser la situation financière de la province de Québec, mais cette situation, paraît-il, est satisfaisante. Pour le moment, il s'agit du principe. Lorsqu'il est question d'un ouvrage municipal ou provincial, on veut nous faire déclarer ici que cet ouvrage sera construit aux frais du gouvernement fédéral.

M. MONK : Pourquoi a-t-on imposé cette condition en accordant une subvention au pont Victoria ?

L'hon. M. FIELDING : J'oublie les circonstances relatives à cette subvention. Il peut, toujours en pareille matière, surgir des circonstances exceptionnelles, mais l'effet de la motion de l'honorable député tend à grever le trésor fédéral d'obligations qui incombent réellement aux autorités municipales et provinciales. Nous l'avons fait en certaines circonstances, et la chose peut prêter à objection ; mais cela ne nous autorise nullement à poser en principe qu'il faut généraliser ce système.

M. R. L. BORDEN : Il ne me semble pas que ce soit là se décharger de quoi que ce soit au détriment du trésor fédéral ; c'est imposer une obligation à ces compagnies. Comme l'a fait observer le ministre des Chemins de fer, il est possible que ce ne soit pas réalisable dans tous les cas ; mais, c'est réalisable dans un grand nombre d'autres cas, car on l'a fait en ce qui regarde le pont interprovincial à Ottawa, le pont Victoria à Montréal, et beaucoup d'autres.

L'hon. M. FIELDING : Je pense que la province a contribué, mais je n'en suis pas sûr.

M. R. L. BORDEN : C'est possible. J'ignore si la province a contribué aux frais de construction du pont Victoria à Montréal ; mais l'honorable ministre a parfaitement raison de dire que l'une ou l'autre des provinces, sinon les deux, a contribué aux frais de construction du pont interprovincial à Ottawa. Le Gouvernement fédéral a voté une subvention, en vue de l'établissement de ce pont ; mais le gouvernement provincial a accordé, de son côté, une subvention, et un passage pour les piétons a pu être ajouté comme condition de l'octroi de la subvention d'un des gouvernements provinciaux ou des deux. Il n'en est pas ainsi, en ce qui regarde le pont Victoria, non plus que dans certains autres cas. La proposition de l'honorable député de Laval (M. Léonard), si elle était adoptée, ne déterminerait aucun prélèvement nouveau sur les fonds du Dominion.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable membre ne se rend-il pas compte que si nous exigeons l'établisssment d'un chemin public sur tous ces ponts, les requérants demanderont une subvention plus élevée? Si le gouvernement fédéral accorde une subvention sans prescrire l'établissement d'un chemin public, et ensuite impose cette condition, la compagnie chargée de la construction du pont demandera davantage. Si vous accordez $25,000 et ensuite imposez une condition nouvelle entraînant une dépense supplémentaire de $10,000, il faudra à la compagnie $35,000 pour la mettre à même de construire le pont. Les conseillers municipaux s'adresseront à nous, toutes les fois qu'ils leur faudra construire un pont ; et, de même, les gouvernements provinciaux demanderont de l'aide pour la construction de leur ponts. L'honorable membre signale certains cas qui peuvent se produire dans lesquels rien ne s'oppose à ce que le gouvernement fédéral subventionne l'établissement d'un chemin public sur un pont de chemin de fer ; mais tout administrateur de chemin de fer, ayant quelque expérience à cet égard, vous dira qu'il serait absurde de vouloir imposer l'établissement d'un chemin public sur tous les ponts indistinctement.

M. MONK : Ces ponts que l'on va construire dans Québec,—et j'imagine que les conditions sont les mêmes partout ailleurs, —seraient construits, même s'il n'y avait pas de subvention. L'honorable directeur général des Postes sait parfaitement bien que la construction de ce chemin de fer reliant Saint-Lambert à Lévis a été entreprise

par une compagnie américaine bien connue; elle est déjà en bonne voie, et ce sera l'un des chemins les plus beaux du continent ; c'était leur intention de construire ces ponts dans tous les cas, sans aucun doute. La compagnie est en mesure de le faire. Nous venons à son aide, et nous lui octroyons des sommes considérables en vue de l'établissements de ponts sur les rivières que traverse la ligne entre Saint-Lambert et Lévis. Il est parfaitement raisonnable d'exiger que les ponts seront construits d'après certains plans, sujets à notre approbation. Imposez cette condition supplémentaire pendant que le pont est à se construire. Les frais n'en seront guère plus considérables, et ce sera un immense bienfait pour la population environnante. J'espère que le Gouvernement jugera à propos d'adopter l'amendement de l'honorable député de Laval.

L'hon. M. FIELDING : En vue de démontrer quelle règle il y a lieu de suivre en pareille matière, je me permettrai de rappeler ce qui s'est fait lors de la construction d'un pont important dans l'île du Prince-Edouard. Le Gouvernement fédéral a construit un pont dans cette province, comme partie du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, je veux dire le pont de Hillsborough. Dans cette circonstance, le gouvernement provincial voulait obtenir un chemin public ; mais notre Gouvernement obligea les autorités provinciales à contribuer leur quote-part à l'établissement de ce chemin, et tous les ans, nous déduisons en conséquence une certaine somme de $12,000, je pense, du montant de la subvention versée à la province de l'île du Prince-Edouard.

M. MONK: Combien ce pont a-t-il coûté?

L'hon. M. FIELDING : Il a coûté très cher.

M. MONK : Beaucoup d'argent ?

L'hon. M. FIELDING : Beaucoup d'argent. Nous avons dit au gouvernement provincial : Nous allons construire un pont de chemin de fer, car c'est là une fonction relevant du gouvernement fédéral, mais nous ne construirons pas de pont utilisable comme partie d'un chemin public. Cela vous appartient. La province de l'île du Prince-Edouard n'est pas riche comme l'Ontario ou comme Québec ; elle n'est pas très florissante. Mais cette proposition parut tellement raisonnable au gouvernement de cette province qu'il consentit à se charger de la dette, et tous les ans une somme est déduite du montant de la subvention, en vue de solder la contribution de la province à l'établissement de ce chemin provincial. Or, on nous propose maintenant, tout en prenant cette attitude à l'égard de l'île du Prince-Edouard, de prélever des sommes sur la caisse fédérale pour l'établissement de grands chemins dans d'autres provinces.

M. MONK : Les circonstances en ce qui regarde le pont de Hillsborough étaient très exceptionnelles. Les négociations à ce sujet se sont poursuivies longtemps entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral. Il est contestable que cette dépense dût être faite par nous ; en tout cas, les circonstances sont très exceptionnelles.

L'hon. M. FIELDING : J'ose dire que si nous adoptions la règle préconisée par l'honorable député, nous ne tarderions pas à voir arriver ici les délégués du gouvernement de l'île du Prince-Edouard nous demandant de leur rembourser les sommes contribuées par leur gouvernement.

(L'amendement de M. Léonard est mis aux voix et rejeté.)

Rapport est fait du projet de résolution.

L'hon. M. GRAHAM propose la 2e lecture et l'adoption du projet de résolution.

M. R. L. BORDEN : Avant que cette motion soit mise aux voix, je prie le ministre des Chemins de fer et des Canaux de se mettre en mesure de nous fournir, lorsque la Chambre se formera en comité général pour l'examen des articles, des renseignements quant au nombre de ces chemins qui seraient construits, même dans le cas où ces subventions ne seraient pas accordées par le Parlement. (Exclamations.) Il est très évident qu'il en est déjà à les construire, et cette construction a été entreprise par des compagnies qui sont parfaitement en mesure d'en faire elles-mêmes les frais. Il en est d'autres qui sont construites par des compagnies de chemins de fer dont les principaux fonctionnaires ont annoncé à maintes reprises quil n'y a plus lieu de subventionner ces sortes d'entreprises au Canada ; enfin, d'autres encore ne sont que des embranchements d'un grand chemin de fer, comme le Transcontinental, dont ils sont une partie intégrante ; il sera donc nécessaire de les construire indépendamment de toute subvention de l'Etat. Je voudrais que le ministre des Chemins de fer et des Canaux fût en mesure de déclarer, dans la circonstance que j'ai dite, combien de ces entreprises tombent dans la catégorie à laquelle j'ai fait allusion.

L'hon. M. GRAHAM : Il me faut déclarer franchement que l'honorable membre pose là une question à laquelle aucun être humain ne saurait répondre. Je ne puis maintenant, et je ne pourrai jamais, dire combien de ces chemins de fer seraient construits, coûte que coûte, avec ou sans subvention. Personne ne peut dire combien il en sera construit avec la subvention. Je suis bien prêt à fournir tous les renseignements en ma possession, mais c'est là demander plus que personne ne connaît.

M. R. L. BORDEN : Tout ce que j'ai à dire en réponse à l'honorable ministre c'est que si aucun être humain ne peut fournir

ce renseignement, aucun être humain ne devrait demander ces subventions.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu pour la 2e fois et adopté.)

L'hon. M. GRAHAM demande à déposer un projet de loi (n° 215), autorisant l'octroi de subventions en aide à la construction des chemins de fer y mentionnés.

(Cette motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re et la 2e fois.)

ADOPTION DES MODIFICATIONS DU SENAT AU PROJET DE LOI SUR LES PENSIONS A LA VIEILLESSE.

La Chambre passe à la délibération des modifications apportées par le Sénat au projet de loi (n° 120) tendant à autoriser le service de pensions d'Etat à la vieillesse.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Le premier amendement déclare qu'aucune disposition de l'acte ne devra être interprétée comme interdisant aux compagnies ou particuliers de conclure des arrangements en vue d'assurer des pensions aux personnes employées par eux. C'est apparemment la suite de l'amendement présenté en cette Chambre par l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith), autorisant les sociétés de bienfaisance à conclure des arrangements pour le service de pensions à leurs membres. Je ne pense pas que cet amendement soulève d'opposition.

M. THOMAS CHISHOLM : Cette disposition sera-t-elle de nature à gêner les Forestiers ?

L'hon. M. FIELDING : Il y est question de compagnies ou employeurs de main-d'œuvre.

M. THOMAS CHISHOLM : Ils emploient de la main-d'œuvre.

L'hon. M. FIELDING : Ce sont des sociétés de bienfaisance mutuelle, et il leur sera permis de conclure de ces arrangements aux termes d'autres dispositions du bill. Il est une autre disposition du projet de loi sous la forme où elle nous a quittés qui autorise le créancier à se protéger, dans le cas d'une constitution de rente frauduleuse, en demandant l'annulation de ce marché. Le Sénat a ajouté ce qu'il suit : "Mais il ne pourra être intenté d'action en annulation de la rente constituée aux termes du présent acte, après l'expiration de deux ans à partir du temps où le paiement dont on se plaint aura été fait. C'est là, semble-t-il, une disposition raisonnable. Telles sont les modifications les plus importantes faites par le Sénat.

(Les amendements sont lus pour la 2e fois et adoptés.)

M. BORDEN.

ADOPTION D'UN PROJET MODIFIANT LE CODE CRIMINEL.

Le projet de loi (n° 212), déposé par M. Aylesworth, tendant à modifier le code criminel, et à abroger l'article 415 de la loi sur les chemins de fer, est lu pour la 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 2 :

2. La version française de l'article 10 est modifiée par la substitution des mots " dix-septième " au mot " septième " et par la substitution du mot " sept " au mot " huit " dans la même ligne.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : La loi criminelle anglaise, telle qu'elle était le 17 septembre 1792, est applicable à l'Ontario ; par suite de quelque inadvertance, on a inséré dans la version française la date du 7 septembre 1892, et le présent article a pour but de corriger cette erreur.

Sur l'article 3 :

3. La version française du paragraphe (c) de l'article 259, est modifiée par l'insertion après le mot " haut ", dans la 3e ligne, des mots " il a l'intention de porter à une personne des coups ou blessures qu'il sait être de nature à causer la mort ", et par la substitution du mot " erreur " au mot " maladresse ", dans la même ligne.

Cet article du Code criminel est très important, et, dans la version française, on a omis d'insérer les mots indiqués dans l'amendement et qui se trouvent dans la version anglaise. Le mot "mistake" de la version anglaise a été traduit par "maladresse" ; et on me dit que le mot "erreur" rendrait mieux le sens du mot anglais.

M. SPROULE : N'est-il pas un peu étrange que nous soyons obligés de modifier la version française par suite de fautes commises dans la traduction ou dans la correction des épreuves ?

L'hon. M. AYLESWORTH : C'est très important. La version française a force de loi au même titre que la version anglaise ; et, dans un procès pour meurtre, le sort de l'accusé peut dépendre du sens exact du mot dont on se sert dans la version française, de sorte que l'emploi d'un terme inexact peut avoir de graves conséquences.

M. R. L. BORDEN : Le ministre de la Justice n'a pas saisi le sens des paroles de l'honorable membre (M. Sproule). C'est précisément à cause de la gravité des résultats, qu'il importe que des erreurs comme celles-ci ne se produisent pas dans la version française. Il est assurément de la plus grande importance que la version française soit exacte ; et c'est pour cette raison que l'honorable membre insiste pour qu'on y mette le plus grand soin.

L'hon. M. LEMIEUX : Je partagerais l'avis du chef de l'opposition s'il s'agissait

de la traduction d'un ouvrage littéraire ; mais notre code criminel s'inspire entièrement de la loi anglaise, et quand il s'agit de mettre en français les lois anglaises, on se heurte à de sérieuses difficultés. J'ai étudié le droit, à l'université Laval, où M. le juge de Lorimier était professeur de droit criminel, et dans beaucoup de cas, il lui fallait se servir du terme anglais pour nous faire comprendre le sens exact de la loi. C'est une tâche des plus difficile, et il n'est pas surprenant qu'ici et là nous relevions dans le code criminel des expressions qui ne rendent pas exactement le sens du texte anglais. Immédiatement à la suite de cet article, nous trouvons dans la version anglaise le mot "robbery". L'anglais a le mot "robbery" et le mot "theft". En français nous n'avons que le mot "vol". Entre ces deux mots angais, il y a une nuance qu'il est très difficile de rendre ; il nous faut nous servir d'une périphrase pour y arriver. Il est très difficile de traduire correctement en français la loi criminelle anglaise.

M. R. L. BORDEN : Ce qui fait bien voir que nous aurions dû faire préparer et voter au Parlement la version française en même temps que la version anglaise, au lieu d'en différer la préparation de plusieurs mois, en dépit de protestations d'honorables députés de l'un ou de l'autre parti. La difficulté actuelle semble provenir surtout de la ligne de conduite qui a été alors adoptée. D'honorables membres ont protesté, disant que les deux versions devraient être sur le même pied, qu'elles ont force égale dans tout le pays, et que dès lors, il n'y avait pas lieu de présenter une version longtemps avant l'autre. Toutefois, l'importance de l'amendement ne fait aucun doute.

Sur l'article 3 :

3. La version française du paragraphe (c) de l'article 250, est modifiée par l'insertion après le mot "haut", dans la 3e ligne, des mots "il a l'intention de porter à une personne des coups ou blessures qu'il sait être de nature à causer la mort", et par la substitution du mot "erreur" au mot "maladresse" dans la même ligne.

L'hon. M. LEMIEUX : Le mot "vol" dans ce cas ne rend pas le sens du mot "robbery" dans le texte anglais, et je propose en conséquence d'y substituer les mots "vol à main armée".

M. R. L. BORDEN : Il est remarquable que la rédaction de l'amendement même à l'article soit jugée entièrement défectueuse par le directeur général des Postes, après avoir été préparée au département de la Justice.

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai discuté la question avec le ministre de la Justice.

M. R. L. BORDEN : Il semble étrange que, non seulement le texte primitif, mais celui de l'amendement soit défectueux. Etes-vous bien sûr d'avoir le mot juste ?

L'hon. M. LEMIEUX : "Vol à main armée". Oui.

M. R. L. BORDEN : Je le souhaite.

M. LENNOX : Ce travail me paraît fait sans le moindre soin. Déjà, il a été fait nombre d'amendements aux Statuts Revisés. Le besoin de ces amendements n'aurait pas dû se faire sentir, et ce n'est là qu'un autre exemple de la négligence avec laquelle ce travail est exécuté.

L'hon. M. AYLESWORTH : Ce qui vient d'arriver n'a rien de bien extraordinaire, comme ces honorables députés le reconnaîtront s'ils veulent bien y réfléchir. Nous sommes à mettre en français des termes techniques anglais se rapportant à la loi criminelle. Les diverses désignations de crimes et délits dans la loi anglaise présentent entre elles des nuances très délicates. Il s'agit du mot "robbery". Tout avocat versé dans la loi anglaise, se rend compte de la différence entre "robbery" et "theft", ou "stealing", ou "simple larceny". Il n'est pas aussi facile en français de définir ces termes. Quant à l'omission des mots, elle est le résultat de quelque accident et elle m'a été signalée par M. le juge Cross, qui, au cours de l'instruction d'un procès, a remarqué que ces quelques mots avaient été omis dans le corps de l'article. J'ignore à qui il faut s'en prendre ; l'omission a pu se produire dans la correction des épreuves, ou dans la préparation du manuscrit ; mais puisqu'il est nécessaire de remplacer les mots qui ont été omis, nous devons décider quel mot il convient d'employer pour rendre en français le mot anglais "robbery".

Le mot qui se présente naturellement est le mot dont on s'est servi "vol", mais cela signifie "theft", larcin, vol léger. Un prévenu peut être trouvé coupable de meurtre par voie d'interprétation ou par déduction, pour ainsi dire, s'il tue quelqu'un au cours d'un vol avec effraction, ou d'un vol à main armée, bien qu'il n'ait pas eu l'intention de tuer. D'autre part celui à qui il arriverait de commettre un meurtre à l'occasion d'un menu vol, ou d'un larcin, du vol d'un poulet, par exemple, ne serait pas exposé à subir une peine aussi lourde. Pour cette raison, après avoir discuté la question avec le directeur général des Postes, j'ai conseillé cette modification de l'article.

M. LENNOX : Le ministre déclare qu'il n'y a rien d'extraordinaire à cela, et en effet, ce n'est pas la première fois que la chose se produit. Déjà nous avons été obligés de faire plusieurs amendements aux Statuts Revisés, qu'il va falloir couper et taillader d'importance. Une des causes de cette difficulté, c'est probablement qu'on nous a fait donner force de loi à la version anglaise avant que la version française fût faite.

Sur l'article 5.

5. Le paragraphe 2 de l'article 335 est abrogé et remplacé par le texte suivant:

2. Une offre, imprimée ou marquée par le fabricant sur toute enveloppe, boîte ou réceptacle dans lequel les marchandises sont vendues, d'une prime ou récompense pour le renvoi de cette enveloppe, de cette boîte, ou de ce réceptacle, ou d'une partie reconnaissable d'iceux au fabricant, n'est pas un timbre de commerce au sens de la présente disposition.

L'hon. M. AYLESWORTH : Cette disposition était inoffensive, je pense, mais la modification en a été demandée par des marchands de détail. L'article interdisant l'usage des timbres de commerce renferme actuellement un paragraphe 2, aux termes duquel, n'est pas un timbre de commerce l'offre simplement faite par le marchand, et imprimée ou marquée sur le réceptacle contenant la marchandise, d'une prime ou d'une récompense dans le cas de renvoi de ce réceptacle. L'amendement consiste dans l'addition des mots "ou une partie reconnaissable d'iceux". Il n'y avait pas de raison d'interdire à un fabricant d'offrir une récompense ou une prime à quiconque renverra une partie reconnaissable d'une boîte vide, au lieu de la boîte toute entière, qu'il serait peut-être incommode de renvoyer à cause de son volume. Toutefois, d'honorables députés et des représentants de la société des détailleurs m'ont déclaré qu'à leur avis il vaudrait mieux ne pas changer la loi existante. Je ne désire faire aucun changement de nature à soulever une discussion, et je propose que les mots "ou partie reconnaissable d'iceux, soient biffés.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 15 (abrogation de l'article 415 de l'acte des Chemins de fer.)

Cet article impose ce qu'on appelle la double responsabilité aux employés sur un chemin de fer, en raison d'inobservance des règles édictées par la compagnie. Il a été discuté assez longuement à diverses reprises dans le cours de la session, et l'opinion générale paraît être qu'il n'y a pas de raison d'imposer ce surcroît de responsabilité aux employés des compagnies de chemins de fer.

(Rapport est fait du projet de loi, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU PROJET RELATIF A LA SOCIETE DITE "CANADIAN PATRIOTIC FUNDS."

Le projet de loi (n° 216) (transmis du Sénat), concernant l'association du Fonds patriotique canadien, est lu pour la 1re et la 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) : Ce projet de loi a simplement pour fin d'autoriser les membres d'une compagnie patriotique, lorsqu'ils sont établis à distance, à voter par correspondance. Le but immédiat est de voter une certaine somme d'argent sur les fonds en vue de permettre au troupier Mulloy de compléter son cours à Oxford. Le troupier Mulloy, comme chacun sait, a perdu la vue des suites d'une blessure d'arme à feu reçue pendant la guerre au Sud-Africain. De retour au pays, il a repris ses études et a obtenu un grade dans une de nos universités. Il désirait terminer son cours et se faire admettre à l'exercice d'une profession, et, à cet effet, voulait se rendre à Oxford. Il a reçu des offres d'aide de la part de particuliers, mais il les a rejetées, croyant que cette fondation patriotique pourrait être plus régulièrement utilisée à cette fin. Le présent projet de loi a pour but de permettre de voter à tous les membres de l'association qui sont dans l'impossibilité de venir à Ottawa.

Le dépôt en a été fait au Sénat, il y a été adopté et il est maintenant devant la Chambre.

M. SAM. HUGHES : Je ferai observer, puisqu'il s'agit de faire une application plus étendue des principes régissant ce fonds patriotique, que le soldat canadien qui a le premier remporté la croix de Victoria dans l'Afrique du Sud, et qui s'est grandement distingué dans cette guerre—le soldat Richardson—est malade depuis longtemps, hors d'état de faire vivre sa famille comme il voudrait, et se trouve dans la misère. Je profite de cette occasion pour demander à l'administrateur de cette fondation patriotique de se renseigner sur la situation dans laquelle se trouve Richardson et de voir s'il ne pourrait pas venir à son aide. Son adresse est actuellement Battleford-nord.

Sir FREDERICK BORDEN : Si ce projet de loi est adopté, les membres de cette association seront à même de régler tous les cas qui leur seront soumis.

(Rapport est fait du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se déclare en comité des subsides :

Travaux publics (imputables sur le capital). —Département de la Marine.—Gratification à la mère de feu Joseph Carbonneau, naguère second à bord du steamer du Gouvernement le "Lady-Grey", et qui a été tué dans l'exercice de ces fonctions, $500.

M. BENNETT : Va-t-il être accordé une indemnité aux parents du capitaine Arthur Clark, tué par l'explosion d'une bouée à gaz à Parry-Sound?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je n'en ai pas un souvenir très net, mais je pense que les

héritiers du capitaine Clark ont demandé à présenter une pétition de droit. Nous maintenons que l'accident est dû entièrement à la négligence du capitaine Clark, et que, dans les circonstances, nous ne sommes pas responsables.

M. BENNETT : Il a laissé une mère veuve qu'il faisait vivre. Le département est saisi de sa demande, et j'espérais que le ministre inscrirait un crédit à son intention.

L'hon. M. BRODEUR : Si je me rappelle, l'accident a été le résultat de sa propre négligence. Il a laissé les bouées sur la glace, au lieu de les mettre dans un endroit sec, et quand il s'est rendu là au printemps pour les mettre en place, l'accident s'est produit.

M. BENNETT : Il n'en était pas moins à l'emploi du Gouvernement et je vois qu'il est fait d'autres allocations, une entre autres aux héritiers de la victime d'un accident.

L'hon. M. BRODEUR : Il n'était pas à l'emploi du Gouvernement, il travaillait à l'entreprise.

M. BENNETT : Mais les bouées étaient la propriété du département, et si elles étaient défectueuses à aucun égard, il devrait être accordé une indemnité. Si je ne me trompe, il a été accordé une telle indemnité en raison de l'explosion à Kingston.

L'hon. M. BRODEUR : L'explosion à Parry-Sound n'a pas été le résultat d'un vice de construction de la bouée. Le capitaine Clark l'a laissée dans l'eau, et ç'a été la cause de l'explosion.

M. BENNETT : Le ministre va-t-il leur permettre de présenter une pétition de droit?

L'hon. M. BRODEUR : Assurément. Je ne m'y opposerai pas, si le ministre de la Justice le trouve bon.

M. KEMP : Comme l'honorable député de Simcoe, je pense que la plupart des accidents sont le résultat de la négligence même des hommes ; mais ce n'est pas une raison pour que le Gouvernement refuse d'accorder une indemnité. Je parle d'une manière générale. De ce qu'un accident arrive à un homme pendant qu'il est à l'emploi du Gouvernement ou de quelque autre et de ce que cet accident est le résultat de sa propre négligence, il ne s'ensuit pas, à mon avis, que sa famille doive être privée de toute indemnité.

L'hon. M. BRODEUR : Il y aura peut-être lieu de tenir compte de cette circonstance qu'il n'était pas à l'emploi du Gouvernement, mais qu'il s'était chargé à forfait du placement de ces bouées. A l'automne, il s'est rendu sur les lieux et a enlevé les bouées, mais, au lieu de les déposer dans un endroit sec, il les a laissées dans l'eau. Ensuite, lorsqu'il a voulu les remettre en place, l'accident s'est produit.

M. BENNETT : J'espère que le ministre va remetre la question à l'étude et accorder quelque indemnité.

M. SPROULE : Le prédécesseur de l'honorable ministre a déclaré que la cause de ces explosions n'était pas très bien connue. Mais il en est survenu plusieurs ces années dernières, et on n'a pas réussi à expliquer à la Chambre de quelle manière elles s'étaient produites.

M. TAYLOR : Il est possible qu'on n'ait pas expliqué à ces jeunes gens qu'il était dangereux de laisser ces bouées dans un endroit humide, et qu'ils n'en aient rien su. S'il en est ainsi dans le cas actuel, le Gouvernement devrait revenir sur sa décision.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas voulu prendre sur moi de payer l'argent. On réclamait une forte somme, et j'ai cru qu'il serait préférable de soumettre l'affaire aux tribunaux.

M. BENNETT : Faites-leur une offre quelconque, qui sait s'ils ne l'accepteront pas.

M. KEMP : L'affaire est-elle soumise aux tribunaux à l'heure qu'il est ?

L'hon. M. BRODEUR : Ils ont été informés que nous leur permettrions de présenter une pétition de droit, et si je ne me trompe, ils ont décidé de présenter cette pétition. S'ils l'ont demandée, la permission leur a été accordée.

M. KEMP : Ils n'ont peut-être pas les moyens de payer les frais.

M. CLEMENTS : Il ne me semble pas qu'on ait pris assez de précautions pour renseigner ces hommes qui n'ont pas l'habitude de manipuler de ces bouées ; on ne leur a pas suffisamment fait comprendre qu'elles étaient dangereuses à manier. Il s'est produit un sérieux accident avec une bouée à gaz dans ma région ; et il est miraculeux que deux ou trois hommes n'aient pas été tués. Un mécanicien très compétent a presque perdu un bras et la vue. Le ministre devrait voir à ce que les hommes, chargés du soin de ces bouées à gaz, soient mis en garde contre le danger.

L'hon. M. BRODEUR : Les bouées automatiques à gaz, nouveau modèle, que nous adoptons n'offrent aucun danger. Lors de l'accident qui est survenu à Kingston, et de celui arrivé au capitaine Clark, il s'agissait de bouées à gaz de haute pression. Le gaz était fabriqué sur le rivage et transporté dans une allège jusqu'à la bouée, qui en était chargée.

C'était une pratique dangereuse. Ces bouées à gaz supportaient une pression, dans certains cas, de 150 atmosphères, je pense.

Mais les bouées à gaz du nouveau modèle, que nous appelons les bouées à gaz Wilson, offrent peu de danger, parce qu'elles fonctionnent automatiquement ; c'est-à-dire qu'il suffit d'introduire le carbure et le gaz se produit spontanément. Elles n'ont qu'une pression de 5 atmosphères, de sorte que le danger est beaucoup moins grand.

Service des côtes et des phares.—Sommes supplémentaires requises pour les salaires des gardiens de phares, $30,000.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas accordé d'augmentations de salaire aux gardiens de phares depuis à peu près deux ans, et j'ai pensé qu'il y avait lieu de leur voter cette augmentation.

Sommes supplémentaires requises pour solder les frais de nolisement des steamers chargés de tenir le chenal libre à la traverse de Lime Kiln, rivière Détroit, $10,000.

M. BENNETT : Quels sont les propriétaires des navires ainsi employés, quel nombre y en a-t-il ? Combien leur est payé par jour, et combien de temps seront-ils employés ?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne saurais dire sur-le-champ quels sont les propriétaires des navires ainsi employés. Je pense que l'un d'eux est le capitaine Hackett. J'ignore combien il lui est payé. Cette somme tout entière sera dépensée dans le cours de la saison.

M. CLEMENTS : Le capitaine Hackett, je pense, n'a pas été employé depuis un an; son marché a été annulé et l'entreprise confiée à quelque autre. Je me rappelle avoir posé une question à cet égard.

L'hon. M. BRODEUR : Il est possible que je me trompe.

M. BLAIN : Je désire signaler à l'attention du ministre une plainte qui m'a été transmise de la ville de Southampton relativement à la station de sauvetage. Mon correspondant se plaint de ce que le bateau utilisé dans le service de sauvetage à cet endroit est entre les mains d'un capitaine au long cours, qui est absent de Southampton la plus grande partie du temps. Je prie le ministre de s'enquérir et de vérifier l'exactitude de mon renseignement.

L'hon. M. BRODEUR : Je le ferai.

M. DANIEL : Je rappellerai au ministre que, dans le port de Saint-Jean, c'est la ville qui paie le service de sauvetage. C'est le seul endroit au Canada, je pense, où le service de sauvetage ne soit pas à la charge du département de la Marine ; le département devrait faire l'acquisition de ce bateau et solder les frais du maintien du service.

L'hon. M. BRODEUR : Je pense que nous avons une station à Saint-Jean.

M. DANIEL : Non pas à Saint-Jean, que je sache. Je sais que la ville solde les frais du bateau de sauvetage à cet endroit.

L'hon. M. BRODEUR : Je m'en assurerai.

Somme requise pour service de pension de $300 chacune aux personnes suivantes : Louis Edmond Morin, Laurent Godbout, Jean Baptiste Tremblay, Hubert Raymond, Charles Brown, Pierre Gobeil, Edmond Larochelle, Adelme Pouliot, Elzéar Desrosiers, Napoléon Rioux, L. O. R. Gautron dit Larochelle et Charles Hermie Bernier, $3,000.

M. TAYLOR : Le ministre voudra-t-il expliquer cette demande de crédit ?

L'hon. M. BRODEUR : Il s'agit de payer des pensions aux pilotes du bas du fleuve qui sont à la retraite. Il y a nombre d'années, ils ont obtenu du Parlement une charte leur conférant certains droits.

M. TAYLOR : Cette pension leur sera-t-elle payée annuellement ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. TAYLOR : Vous allez leur payer $300 pour le restant de leurs jours ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, mais ils prennent leur retraite à l'âge de 65 ans.

M. BENNETT : Et il sera payé à chacune de ces personnes une somme de $300 par année jusqu'à sa mort ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. FOWLER : Sont-ils encore en activité ?

L'hon. M. BRODEUR : Non, ils ont été mis à la retraite.

M. FOWLER : Pour raison de vieillesse?

L'hon. M. BRODEUR : Pour cause de vieillesse ou de mauvaise vue.

M. LENNOX : Existe-t-il un statut à cet effet ?

L'hon. M. BRODEUR : Il n'existe pas de statut à cet effet. Lorsque les pilotes du bas du fleuve, lesquels, comme je viens de l'expliquer, s'étaient fait accorder des privilèges importants par notre Parlement, furent placés sous la direction du département, une des conditions qu'ils posèrent, c'est qu'il leur serait payé une pension, après leur mise à la retraite. Les compagnies de navigation se plaignaient beaucoup de ce qu'on continuait d'employer des pilotes très âgés, et il était contraire à l'intérêt de la navigation de maintenir ces pilotes en activité. Alors, sous forme de rachat des privilèges dont ils jouissent aux termes de cet ancien statut, nous avons conclu cet arrangement avec eux.

M. BRODER : Pouvez-vous nous donner une idée des recettes que leur assurait leur profession de pilote ?

L'hon. M. BRODEUR : De $700 à $1,000, j'imagine.

Etablissement et maintien d'une bateau-lumière à la pointe Pelée, sur le lac Erié, $30,000.

M. DANIEL : S'y trouve-t-il un bateau-lumière actuellement ?

L'hon. M. BRODEUR : Le gouvernement des Etats-Unis fait les frais d'un bateau-lumière à cet endroit actuellement, et nous croyons opportun de maintenir cette lumière aux frais du Gouvernement canadien.

M. DANIEL : Qui va fournir le bateau-lumière ?

L'hon. M. BRODEUR : Nous allons en faire les frais.

M. DANIEL : Ce crédit sera-t-il suffisant?

L'hon. M. BRODEUR : C'est ce que nous pensons.

M. KEMP : Le Gouvernement va-t-il retirer son bateau-lumière ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui cette question a été le sujet de pourparlers entre nous et le gouvernement des Etats-Unis depuis nombre d'années et nous avons décidé de maintenir à nos frais le bateau-lumière.

Somme requise pour le parachèvement de l'installation pour la réduction du chien de mer à Clark's Harbour (à voter de nouveau), $10,000.

M. DANIEL : Le ministre a-t-il mis à l'étude la question de l'établissement d'usines pour la réduction du chien de mer dans la baie de Fundy ? Je ne sache pas que nous ayons eu débat sur la question du chien de mer, cette année ; mais nous avons discuté cette question, l'année dernière, et j'ai signalé à la Chambre certains faits établissant la nécessité d'une telle installation à la baie de Fundy, aussi bien qu'en d'autres endroits. Il est trop tard pour s'occuper de cette affaire maintenant, mais il est tout aussi important de la régler en ce qui regarde la baie de Fundy qu'en ce qui regarde les autres parties du littoral. Les chiens de mer s'y trouvent en nombre formidable. J'ai mentionné, l'année dernière, le cas de cet homme qui d'un seul coup en avait capturé 1,700. Tout le reste de sa prise a été consommé sauf les bêtes.

L'hon. M. BRODEUR : Ce que nous avons fait jusqu'ici a été surtout sous forme d'essai. Nous avons tenté des expériences sur le littoral ouest de la Nouvelle-Ecosse. Le présent essai doit se faire au cap Sable, à une petite distance de la baie de Fundy. La question a déjà été signalée à l'attention du Gouvernement, et s'il devient nécessaire d'établir de telles usines à la baie de Fundy, je me ferai un plaisir de considérer la question favorabement.

Service de protection des pêcheries.—Somme supplémentaire requise pour réparations au croiseur " Princess ", $20,000.

M. DANIEL : Combien ces réparations ont-elles coûté en tout ? Le " Princess " n'est pas un grand navire.

L'hon. M. BRODEUR : Il s'agit de pourvoir ce navire de nouvelles chaudières.

M. DANIEL : Combien a-t-il été dépensé sur le navire " Princess "?

L'hon. M. BRODEUR : La rédaction de ce crédit n'est pas parfaitement exacte. Il aurait fallu dire " Steamers du Dominion ; somme supplémentaire requise." La somme que l'on va dépenser sur le navire " Princess " s'élève à $20,000, pour chaudières.

M. CLEMENTS : Quand pouvons-nous compter recevoir le rapport final de la commission des Pêcheries?

L'hon. M. BRODEUR : Nous devrions l'avoir déjà, car il y a déjà quelque temps qu'il a été transmis à l'imprimeur.

M. BENNETT : La commission des Pêcheries de la baie Georgienne est-elle à l'œuvre?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. BENNETT : Quand aura-t-elle fini?

L'hon. M. BRODEUR : Elle est à faire une enquête dans le lac Erié.

Ports et rivières.—Moyens de transports.—De la baie Georgienne à Montréal.—Exploration en vue d'une voie navigable reliant la rivière des Français à la rivière Ottawa, y compris les paiements autorisés nonobstant toute disposition de l'acte du service civil; somme supplémentaire, $20,000.

M. BENNETT : Quelle sera la dépense totale entraînée par cette étude ?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Je suis porté à croire que le présent crédit va permettre de la parachever.

M. BENNETT : Combien aura-t-elle coûté en tout ?

L'hon. M. PUGSLEY : A peu près $600,000.

Bâtiment public de Lunenburg.—Améliorations, $4 000.

M. BLAIN : Quelle sera la dépense totale entraînée par la construction du trottoir en béton? A-t-elle été adjugée à l'entreprise ou exécutée en régie ?

L'hon. M. PUGSLEY : La dépense s'élèvera en tout à $1,262.50. Le prix est de $2.50 par verge carrée.

M. BLAIN : On m'informe que ce travail n'a pas été bien fait.

L'hon. M. PUGSLEY : On ne m'a pas fait de plainte à ce sujet.

M. BLAIN : Le ministre sait-il qu'à chaque orage la cave se remplit d'eau?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai aucun renseignement à cet égard.

M. BLAIN : Je désirerais que le ministre s'informe de cela, et s'assure si mes renseignements sont exacts. Quel était l'inspecteur du trottoir en asphalte qui a coûté tant d'argent ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne puis pas répondre à cela ce soir.

Parrsborough.—Edifice public, $8,000.

M. BENNETT : Quel sera le coût de cet édifice ?

L'hon. M. PUGSLEY : Probablement environ $30,000.

M. BENNETT : L'emplacement est-il compris ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

M. HENDERSON : Comme ce crédit est le premier qu'on ait demandé pour cet édifice, si le ministre des Travaux Publics est encore ici à la prochaine session, je ne veux pas qu'il vienne nous soutenir que nous sommes liés par ce crédit, et que nous avons autorisé le Gouvernement à ériger cet édifice. Nous n'avons aucun renseignements ni détails à ce sujet, et nous ne pouvons pas en obtenir. Ce que je dis ici de cet édifice s'applique à tous les crédits du même genre dans ces états estimatifs pour de nouveaux édifices. Chaque fois qu'il y a un nouveau crédit, je veux qu'il soit parfaitement compris que le Parlement n'est pas obligé de terminer ou d'ériger un bâtiment quelconque tout simplement parce que nous aurons à la hâte voté le crédit initial pour cela dans les dernières heures de la session.

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne tiendrai pas mon honorable ami responsable du montant de la dépense, mais avec l'autorisation du Parlement je considérerai qu'il est de mon devoir de me mettre le plus vite possible à la construction de cet édifice.

M. HENDERSON : Je ne permettrai pas alors à la Chambre de voter ce crédit.

L'hon. M. PUGSLEY : Parrsborough est une ville de progrès de 3,000 habitants, et je désire qu'il y ait là un édifice convenable pouvant servir à la poste, à la caisse d'épargne, à la douane, et pouvant coûter environ $20,000.

M. HENDERSON : Je ne connais rien de tout cela, et mes remarques sont plutôt d'une application générale. Je ne crois pas que le Parlement aurait approuvé dans le passé aucun de ces crédits s'il avait su qu'en votant une petite somme nous étions supposés consentir à ce que les travaux fussent faits au coût de centaines de mille dollars. Il est possible que cet édifice ne soit pas commencé avant que ce Parlement se réunisse de nouveau, et je ne veux pas que le ministre puisse venir nous dire que ces crédits préliminaires l'ont autorisé à dépenser dix ou vingt fois plus. Pour ma part, je tiens à dégager ici ma responsabilité.

Wolfville.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Quel sera le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY : $20,000 ou $25,000.

M. BENNETT : Non compris l'emplacement ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je crois qu'avec $25,000 cela comprendra l'emplacement.

Fairville.—Edifice public, $5,000.

M. DANIEL : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner quelques renseignements là-dessus?

L'hon. M. PUGSLEY : Comme mon honorable ami le sait bien, Fairville est un centre très important et prospère, avec des fabriques donnant de l'emploi à environ 2,000 ouvriers.

M. DANIEL : Je sais cela. Combien coûtera l'édifice?

L'hon. M. PUGSLEY : Cela montera probablement à $15,000.

M. DANIEL : Emploiera-t-on la brique ou la pierre?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous n'avons encore rien arrêté à ce sujet.

M. FOWLER : Je puis dire, pour renseigner le comité, que Fairville est l'endroit où le ministre des Travaux publics a prononcé ce fameux discours qu'il n'a pas voulu répéter en cette Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY : Que nous raconte là mon honorable ami?

M. FOWLER : Vous le saurez demain dans les "Débats".

Edifices militaires de Fredericton.—Nouvelle cuisine et nouvelle salle à manger pour les casernes, $4,000.

M. CROCKET : Ce montant sera-t-il suffisant?

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

Grand-Falls.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Quel en sera le coût?

L'hon. M. PUGSLEY : Probablement de $15,000 à $20,000.

Hillsborough.—Edifice public, $5,000.

M. FOWLER : Combien avez-vous l'intention de dépenser ici?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $15,000.

M. FOWLER : Et l'emplacement?

L'hon. M. PUGSLEY : L'emplacement sera offert gratuitement par l'Alberta Manufacture Company.

Moncton.—Arsenal, $7,000.

M. CROCKET : Combien cela coûtera t-il?

L'hon. M. PUGSLEY : On m'informe que cela ne devrait pas dépasser $15,000 ou $20,000. Si on érige une salle d'exercices, cela coûtera beaucoup plus, mais s'il n'y a qu'un arsenal, $20,000 devront suffire.

M. CROCKET : Les plans ont-ils été dressés?

L'hon. M. PUGSLEY : Non, et il est possible que le montant soit beaucoup plus élevé.

Saint-Jean.—Salle d'exercices militaires, $50,000.

M. DANIEL : Où doit-on construire cette salle et que coûtera-t-elle?

L'hon. M. PUGSLEY : On veut ériger une salle d'exercices qui puisse faire honneur à une ville de l'importance de Saint-Jean.

M. DANIEL : Pouvez-vous nous donner une idée des dimensions?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne puis pas, parce que l'emplacement n'a pas encore été choisi, et les plans du nouveau bâtiment ne pourront être arrêtés que quand on sera fixé sur l'emplacement. J'ai présentement en vue trois endroits. L'un est le terrain Shamrock au nord de la ville, l'autre est un lot bien situé vis-à-vis de la douane, et le troisième serait l'utilisation du square des casernes que possède actuellement le gouvernement fédéral. Je ne puis pas encore me prononcer en faveur d'aucun de ces endroits. Parmi les militaires, aussi, les préférences sont partagées.

M. DANIEL : Est-ce au département des Travaux publics ou à celui de la Milice à choisir l'emplacement ?

L'hon. M. PUGSLEY : Cela appartient aux Travaux publics.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. GRAHAM : $20,000 ou $25,000.

Grand'Mère.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Combien cela coûtera-t-il ?

L'hon. M. PUGSLEY : Probablement environ $25,000.

Joliette.—Arsenal, $6,000.

M. BENNETT : Combien cela coûtera-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $15,000.

Knowlton.—Edifice public, $15,000.

M. BENNETT : Combien cela coûtera-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $26,000.

Lachute.—Edifice public, $8,000.

M. BENNETT : Quel sera le coût total ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $27,500.

M. BLAIN : Dans quel comté est Knowlton ?

L'hon. M. PUGSLEY : Dans Brome.

Lévis.—Salle d'exercices militaires, $20,000.

M. BENNETT : Quel sera le coût total de cette salle ?

L'hon. M. PUGSLEY : Lévis est un centre militaire important et considérable. Il faudra ici probablement environ $75,000.

Magog.—Edifice public, $10,000.

M. BENNETT : Combien cela coûtera-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY : $34,630.

Mégantic.—Edifice public, $7,000.

M. BENNETT : Combien cela coûtera-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY : Probablement $20,000.

Montréal (Pointe Saint-Charles).—Nouveau bureau de poste, $10,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous n'avons pas encore préparé les plans, mais cela s'élèvera, je crois, à $75,000.

Plessisville.—Edifice public, $10,000.

M. BENNETT : A combien estimez-vous cela ?

L'hon. M. PUGSLEY : A environ $36,000, je crois. C'est dans Mégantic.

Roberval.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : On s'attend à dépenser environ $25,000.

Shawenegan.—Edifice public, $8,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $20,000.

Sherbrooke.—Edifice public, améliorations, etc., $1,800.

M. BLAIN : Je suppose que nous devons comprendre que toutes ces constructions sont adjugées à l'entreprise ?

L'hon. M. PUGSLEY : Parfaitement.

M. BLAIN : Emploie-t-on des architectes du dehors ?

L'hon. M. PUGSLEY : La pratique est de donner autant de travail que possible à notre propre personnel, mais afin qu'il y ait le plus de travaux nécesaires en bonne voie avant l'hiver, il peut arriver que nous

soyons obligés de demander de l'aide au dehors.

M. BLAIN : Emploiera-t-on des gens expérimentés comme inspecteurs ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

Sainte-Thérèse.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il s'agit ici d'une construction bien modeste, ne devant pas s'élever à plus de $15,000.

Trois-Rivières.—Nouvel édifice public, en remplacement des édifices détruits par l'incendie, $50,000.

M. BLAIN : Comment l'honorable ministre va-t-il se procurer l'argent pour tous ces édifices publics ? Je vois que le revenu décroît à raison de $1,000,000 par mois.

L'hon. M. PUGSLEY : On m'informe qu'il n'y a pas lieu d'avoir la moindre inquiétude à ce sujet. Mais si, par accident, les ressources venaient à manquer, les travaux seraient arrêtés.

M. LENNOX : Quel est le total pour Trois-Rivières ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $75,000 ou $100,000.

Westmount.—Edifices publics, $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Nous nous proposons de dépenser $60,000 à $75,000.

Glencoe.—Edifice public, crédit supplémentaire, $12,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Cela va coûter de $25,000 à $28,000.

Guelph.—Arsenal, crédit supplémentaire, $64,000.

M. LENNOX : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Cette construction a été adjugée à l'entreprise. Le coût en sera augmenté par une salle d'exercice, au-dessus du garage de l'artillerie. Je ne puis pas encore donner les chiffres exacts.

Harrison.—Edifice public, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Cela va coûter environ $20,000.

Leamington.—Edifice public, crédit supplémentaire, $5,000.

Le coût total sera environ $25,000.

Listowel.—Edifice public, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Cela coûtera probablement $25,000.

Mount-Forest.—Edifice public, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Cela coûtera à peu près le même prix que l'édifice de Harrison.

Markham.—Edifice public, crédit supplémentaire, $8,000.

M. PUGSLEY.

M. BLAIN : Quel sera le coût total ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $16,000.

M. BLAIN : Qui a préparé les plans ?

L'hon. M. PUGSLEY : Le département.

M. BLAIN : Cet édifice a joué un certain rôle dans la dernière élection de York-centre. Je tiens à rappeler que les plans de cet édifice ont figuré au dossier de cette élection. Un des électeurs de ce district a promené partout ces plans avec lui, et les a montrés aux électeurs de Markham comme preuve de ce que le Gouvernement était disposé à faire pour les électeurs de York-centre. L'honorable ministre se propose-t-il de faire tirer un bon nombre d'exemplaires de ces plans afin que les candidats puissent montrer aux électeurs ce qui se fait pour eux ?

L'hon. M. PUGSLEY : Si mon honorable ami désire voir ces plans, je me ferai un plaisir de lui en faire adresser des copies.

M. BLAIN : Je crois que ce fut un plan officiel qui a été utilisé dans l'élection de York-centre. J'espère que l'honorable ministre verra à l'avenir à ce que les sénateurs ne servent pas de ces plans auprès des électeurs.

M. LENNOX : Ce crédit suffira-t-il pour terminer l'édifice de Markham ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous nous attendons que cela va coûter $16,000.

M. LENNOX : Ce crédit est supplémentaire. Combien a-t-on voté auparavant ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il y a $4,000 dans le budget principal.

Mitchell.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous espérons ne pas dépasser $25,000.

Niagara.—Arsenal, $10,000.

M. FOWLER : Combien y a-t-il pour cela ?

L'hon. M. PUGSLEY : Probablement $35,000.

North-Bay.—Achèvement des édifices publics, $2,000.

M. BENNETT : Quel est le coût total ?

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai donné tous les détails dans le budget principal. Mon honorable ami n'a qu'à se reporter aux colonnes des " Débats ".

Peterborough.—Arsenal, crédit supplémentaire, $75,000.

M. BENNETT : Combien va coûter l'arsenal de Peterborough ?

L'hon. M. PUGSLEY : $162,136.

Port-Arthur.—Arsenal, $10,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Cela dépendra beaucoup des plans que nous adopterons. Les militaires de Port-Arthur et de Fort-William travaillent de concert pour que l'arsenal soit construit en un endroit pouvant convenir aux deux villes. J'ignore combien cela va coûter, mais il va nous falloir construire là un bel édifice.

M. FOWLER : L'emplacement sera-t-il dans la plaine séparant les deux villes ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ce sera dans la partie de Port-Arthur qui est la plus rapprochée de Fort-William.

Parkhill.—Edifice public, crédit supplémentaire, $7,000.

M. BENNETT : Quel sera le coût ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $15,000 ou $20,000. Nous obtenons le terrain gratuitement du Grand-Tronc.

M. BERGERON : Combien y a-t-il pour cela dans le budget principal?

L'hon. M. PUGSLEY : $4,000.

Seaforth.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $20,000 ou $25,000.

M. BENNETT : Je crois que, dans tous ces états estimatifs, on ne comprenait ni les aménagements ni le chauffage?

L'hon. M. PUGSLEY : Pas en règle générale. Je préfère me laisser un peu de marge.

Sarnia.—Arsenal, $6,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY: De $30 000 à $50,000.

Sudbury.—Edifice public, $15,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $25,000 ou $30,000. Sudbury est un endroit très important.

Simcoe.—Edifice public, crédit supplémentaire, $15,000.

M. BENNETT : Quel sera le coût total pour Simcoe ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $40,000.

Tilsonburg.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Quel en sera le coût?

L'hon. M. PUGSLEY : Probablement pas plus que $25,000. Tilsonburg est une jolie ville, et il faut construire quelque chose qui lui fasse honneur.

Uxbridge.—Edifice public, $8,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Cela ne devrait pas dépasser $25,000.

M. BENNETT : Quelle sorte de ville est-ce ?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est une jolie ville.

M. BENNETT : Le ministre aura changé d'idée après les élections.

Waterloo.—Edifice public, $8,000.

M. BENNETT : Quel est le coût de cela ?

L'hon. M. PUGSLEY : Waterloo est un centre important. Il faut s'attendre ici à dépenser environ $30,000.

Walkerville.—Edifice public, $8,000.

M. BENNETT : Combien coûtera cet édifice?

L'hon. M. PUGSLEY : Walkerville est une ville importante. Il faut compter environ $25,000 ou $30,000. Walkerville et Waterloo donnent de forts revenus.

M. LENNOX : Je puis me tromper, mais, dans la majorité de ces cas, l'état estimatif du ministre est purement fantaisiste, et on n'a jamais cherché sérieusement à appuyer ces chiffres sur quoi que ce fût. C'est là l'impression que me donnent ces réponses stéréotypées : " C'est une jolie ville, et l'édifice coûtera tant ". C'est un centre important ", et ainsi de suite. Sont-ce là des conjectures, ou des états estimatifs réels ?

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député ne voit-il pas que les dépenses que nous sommes justifiables d'encourir dépendent beaucoup de l'importance de chaque endroit, et de l'objet auquel les édifices sont destinés? Par exemple, Walkerville : tout dépend ici de savoir si nous allons réunir dans un même édifice l'accise, la douane et les postes. J'ai étudié avec soin tous ces articles, mais assurément on ne peut pas me demander d'établir les montants à $500 ou $1,000 près. Les plans n'ont pas été préparés, et je n'ai pas encore demandé de soumissions.

M. LENNOX : Nous ne voulons pas acculer l'honorable ministre à $500 près, mais nous croyons qu'avant de nous demander de voter des fonds, le ministre aurait dû étudier la question avec ses fonctionnaires, afin de nous dire à peu près quelle somme d'argent il lui faut. Quand il parle de $25,000, s'il entend que c'est là un état estimatif réel, et non pas une pure conjecture, alors nous n'avons plus rien à dire.

M. BLAIN : Nous en avons fini avec les édifices publics de la province d'Ontario. Je désire de nouveau prier le ministre,

quand il demandera des soumissions, de ne pas annoncer seulement dans les journaux qui appuient son propre parti. Devons-nous comprendre que, quand il demande des soumissions par la voie des journaux, il ne distribue ses faveurs qu'aux journaux de son parti ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je puis asurer à mon honrable ami que, quand j'en serai à étudier la question, je lui donnerai toute l'attention due à mon honorable ami, dont le désintéressement en matière politique est bien connu.

M. BLAIN : Je suis enchanté de cette promesse. Quand il s'agira d'une ville dont le principal organe est conservateur, et a trois fois la circulation de l'organe libéral, l'honorable ministre poussera-t-il l'esprit de parti jusqu'à n'annoncer que dans cet organe libéral ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'en serais pas surpris.

M. BLAIN : Ni moi non plus. Il y a, à Sainte-Marie, un petit bureau de poste dont j'ai parlé l'autre soir, coûtant $30,000, et le ministre a dépensé $600 à annoncer dans 33 journaux de la région, pour demander des soumissions ; et je ne crois pas qu'un seul dollar soit allé à un journal conservateur, bien que les principaux journaux de la région soient conservateurs.

M. CLEMENTS : Je regrette que le ministre ait laissé de côté la ville de Tilbury, où j'avais demandé de construire un édifice public pour la douane et la poste réunies. J'avais certainement compris qu'il avait dit qu'il ferait quelque chose pour Tilbury, et je regrette de voir que le budget ne mentionne aucun crédit pour cela.

L'hon. M. PUGSLEY : Mon honorable ami se trompe s'il a compris que je lui avais dit que le budget de cette année comprendrait un crédit pour un édifice public à Tilbury. Je lui ai dit que je prenais bonne note de sa demande. Nous avons cette année un montant assez considérable pour Ontario, $776,300. J'ai même laissé, à mon grand regret, plusieurs édifices publics de côté.

M. WM WRIGHT : Il y a quelque temps, j'ai attiré l'attention de l'honorable ministre sur la nécessité d'édifices publics pour certaines villes importantes de ma circonscription, et le ministre a promis de prendre tout cela en sérieux examen et d'agir avec la plus grande équité. Je vois qu'il y a, dans le budget supplémentaire, des crédits considérables pour de petites villes n'ayant que la moitié ou le quart d'importance de villes de ma circonscription qui n'ont pas encore d'édifices publics. Le ministre ne paraît suivre aucune méthode dans la distribution de crédits pour travaux publics, et ne se laisse guider que par l'esprit de parti. Je dois élever ma protestation contre cette façon d'agir.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est avec le plus grand regret que j'ai dû laisser de côté quelques-unes des villes du district de mon honorable ami. Mais il doit voir que, par contre, je me suis montré assez libéral, pour les travaux des ports et rivières dans ce district. Il y a, entre autres, le dock de Gravenhurst.

M. WM WRIGHT : L'honorable ministre s'imagine-t-il vraiment qu'il va pouvoir construire un quai à Gravenhurst avec seulement $4,000 ?

L'hon. M. PUGSLEY : Cela fera toujours un bon commencement.

M. WM WRIGHT : Combien comptez-vous dépenser là ?

L'hon. M. PUGSLEY : Tout ce qui sera nécessaire, peut-être $8,000 ou $10,000.

Manitoba, Elmwood.—Edifice public, $10,000.

M. BENNETT : Quelle est la population?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ 15,000 habitants.

M. A. A. McLEAN : D'après ce que j'en sais, le ministre doit être dans l'erreur. Il y a un instant, quand il était question de Westmount, il a dit que la population était de 50,000 à 75,000. Je connais Westmount aussi bien qu'Ottawa, et je crois que le ministre se trompe à cet égard. Le recensement de 1901 donne à Westmount une population de 8,856 et aujourd'hui encore il n'y a pas plus que 12,000 habitants.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je crois que s'il y a une ville qui mérite d'avoir un bel édifice public, c'est bien Westmount. C'est une des villes les mieux administrées du Canada, et la population augmente rapidement.

M. FOWLER : Quelle est la population actuelle.

L'hon. M. BRODEUR : Je crois qu'elle doit être d'environ 20,000.

Emerson.—Edifice public, crédit supplémentaire, $10,000.

Une VOIX : Combien cet édifice va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : De $30,000 à $40,000.

Neepawa.—Edifice public, crédit supplémentaire à voter de nouveau, $1,500, $10,000.

M. BENNETT : Combien cet édifice va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : La chose est à l'entreprise. L'emplacement coûte $3,000.

M. BENNETT : Combien l'édifice même devra-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : $28,000.

Portage-la-Prairie.—Edifice public, $8,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Probablement environ $40,000.

M. FOWLER : De qui avez-vous acheté le terrain ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous n'avons pas encore acheté le terrain.

Souris.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne crois pas que nous devrions dépasser $20,000.

Winnipeg.—Edifices militaires, quartiers des sous-officiers et soldats mariés, salle de garde, etc. Caserne de Port-Osborne, crédit supplémentaire à voter de nouveau, $33,000.

M. FOWLER : Combien vont coûter ces travaux ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je crois que ce sera probablement $88,000.

M. FOWLER : Pour combien de personnes y aura-t-il logement ?

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai déjà donné ce renseignement dans le budget principal. Je n'ai pas cela sous la main, en ce moment.

Saskatchewan et Alberta, Edmonton.—Edifice public, crédit supplémentaire pour achèvement des travaux, $78,000.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est là l'édifice public actuellement en construction.

M. BERGERON : Quel sera le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY : $285,795.67.

Estevan.—Edifice public, crédit supplémentaire, $11,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Probablement environ $20,000.

Moosejaw.—Edifice public, travaux d'agrandissement, 25,000.

M. BENNETT : Combien va coûter cet arsenal ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne crois pas qu'il y ait lieu de dépenser plus de $25,000.

Lethbridge.—Arsenal, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Cet argent est destiné à l'achat d'un terrain, et il restera quelque chose pour commencer les travaux.

M. BENNETT : Combien va coûter l'édifice ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il s'agit ici d'une allonge de l'édifice public devant coûter $20,000 ou $25,000.

M. CROCKET : Sont-ce là les chiffres de l'architecte ou ceux du ministre ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ces chiffres se rapportent à l'allonge que je désire faire construire.

M. BENNETT : Combien le terrain coûtera-t-il à Moosejaw ?

L'hon. M. PUGSLEY : De $20,000 à $25,000.

M. BENNETT : Et l'édifice $28,000 ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ce crédit est pour une allonge. J'ignore au juste ce que le tout pourra coûter.

M. FOWLER : Combien grand est ce terrain ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai pas ce renseignement.

M. BERGERON : A-t-on fait l'achat ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous avons le droit de le faire quand nous le voudrons.

Moosejaw.—Arsenal, $10,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $25,000.

Maple-Creek.—Edifice public, crédit supplémentaire, $5,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter?

L'hon. M. PUGSLEY : Cette construction est à l'entreprise, et coûtera environ $32,000.

Prince-Albert.—Edifice public, voûte de sûreté, $5,000.

M. FOWLER : Quel sera le coût total ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $5,000.

Prince-Albert, pénitencier de la Saskatchewan.—Nouveau terrain, y compris les constructions, $40,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Le pénitencier n'a pas encore été érigé. Nous sommes présentement à acheter la propriété.

M. FOWLER : De qui achetez-vous ce terrain?

L'hon. M. PUGSLEY : De plusieurs personnes. Quand nous étions à étudier le budget principal, j'ai donné les détails au sujet de ce terrain, et on a convenu que nous faisions là une très bonne affaire.

Saskatoon.—Edifice public, crédit supplémentaire (à voter de nouveau, $5,000), $30,000.

M. BENNETT : Quel sera le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $90,000.

M. BERGERON : Combien le terrain a-t-il coûté?

L'hon. M. PUGSLEY : $9,000.

Strathcona.—Salle d'exercice et arsenal,

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous espérons tout terminer pour environ $25,000.

Strathcona.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Combien coûtera cet édifice?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $20,000.

Strathcona.—Pavillon d'immigration, améliorations, $2,000.

M. BERGERON : Pourquoi un pavillon d'immigration à Strathcona, et un autre à Edmonton? On peut traverser la rivière en cinq minutes.

L'hon. M. PUGSLEY : Non pas. La distance est d'environ cinq milles, par la route.

M. BERGERON : Je ne vois pas la nécessité d'un édifice de ce genre à Strathcona et d'un autre à Edmonton?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est ce qu'on a décidé au département de l'Intérieur.

Wetaskiwin.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter?

L'hon. M. PUGSLEY : Wetaskiwin est un endroit qui progresse beaucoup. Il faudra ici environ $25,000.

Colombie-Britannique.—Cranbrook. — Edifice public.—Crédit supplémentaire, $10,000.

M. BENNETT : Quel sera le coût total ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai pas les chiffres sous la main.

M. FOWLER : Avez-vous acheté le terrain ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. FOWLER: Combien l'avez-vous payé?

L'hon. M. PUGSLEY : $9,000.

Chilliwack.—Edifice public, $5,000.
Duncan.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Combien ces édifices vont-ils coûter?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous ne dépasserons pas $20,000.

Grand-Forks.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : $25,000.

Greenwood.—Edifice public, $5,000.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : A peu près ce montant.

M. PUGSLEY.

Ladysmith.—Edifice public, crédit supplémentaire, $20,000.

M. FOWLER : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : $1,552.

M. FOWLER : Combien avez-vous payé pour l'emplacement ?

L'hon. M. PUGSLEY : $1,500.

Revelstoke.—Edifice public, $10,000.

M. BENNETT : Quel va être ici le total?

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai bien peur que cela nous mène jusqu'à environ $40,000.

Vancouver.—Entrepôt de douane, $80,000.

M. BERGERON : Est-ce là une nouvelle construction ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ce crédit est pour un nouvel entrepôt destiné aux examinateurs.

M. BERGERON : Doit-on installer cela dans le nouvel hôtel des postes, ou s'agit-il d'un bâtiment détaché ?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est un bâtiment détaché. Ce crédit est pour l'achat d'un emplacement qui coûtera environ $75,000. L'endroit est superbe, et bien adapté à ce que nous voulons en faire.

M. LENNOX : Combien l'édifice devra-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ce sera une construction dispendieuse, car Vancouver est une ville qui se développe rapidement.

M. LENNOX : Je ne trouve rien à redire au montant. Je veux seulement savoir à combien cela s'élèvera.

L'hon. M. PUGSLEY : Nous n'avons pas encore préparé les plans. Je suis porté à croire qu'un entrepôt de douane pouvant convenir à une ville comme Vancouver, et construit en brique et pierre, à l'épreuve du feu, devra coûter de $300,000 à $400,000.

Vernon.—Edifice public, $12,500.

M. BENNETT : Combien cela va-t-il coûter ?

L'hon. M. PUGSLEY : Le coût total sera probablement de $37,500.

M. BENNETT : Le ministre a-t-il pris en considération qu'il ferait peut-être bien de faire mettre, au-dessus de ces édifices, une pierre commémorative avec l'inscription : "Don princier de Pugsley."

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'y ai pas encore songé.

Dawson.—Hôtel des postes, voûte de sûreté pour les titres des terres fédérales, $2,500.

M. BERGERON : On me dit que la population de Dawson est en décroissance.

L'hon. M. PUGSLEY : Je crois qu'il y aura là un centre permanent.

Stations agronomiques, $15,000.

M. MARTIN (Queen) : Doit-on établir une station agronomique dans l'île du Prince-Edouard ?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est au ministre de l'Agriculture à décider.

M. MARTIN : Voilà depuis trois ou quatre ans qu'on fait miroiter devant les gens de l'île du Prince-Edouard l'espoir d'un crédit pour une station agronomique. Où en est-on rendu avec cela ?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Il en coûte si cher dans l'île du Prince-Edouard, pour avoir de la bonne terre agricole que nous n'avons pas encore pu nous procurer un terrain satisfaisant.

M. A. MARTIN : La terre est-elle plus chère là qu'à Moncton ?

L'hon. M. FISHER : Oui, beaucoup plus.

M. A. MARTIN : Cela est de bon augure pour ma province que la terre y soit si chère que le Gouvernement ne puisse pas y établir une station agronomique. Il n'y a pas là un seul arpent qui n'ait de la valeur. Cependant, ce n'est pas là une excuse, et j'aimerais à savoir quels renseignements on a pris et si on a essayé d'obtenir un terrain. Il y a des stations agronomiques pour ainsi dire partout, excepté dans l'île du Prince-Edouard, et j'aimerais à savoir pourquoi nous n'en avons pas. C'est certainement une bonne réclame pour ma province qu'il soit dit que la terre y est si chère, et j'aimerais que cette réclame fût répandue par tout le Canada. Mais si le ministre veut s'en donner la peine, il peut trouver une bonne terre à un prix raisonnable.

L'hon. M. FISHER : Le Dr Saunders est allé là à deux reprises, et a visité plusieurs fermes qui lui paraissaient convenables. Mais les prix qu'on en demandait étaient si élevés qu'il ne m'a pas été possible d'aller plus loin.

Ottawa.—Edifices publics, chauffage, $8,000.

M. BERGERON : La ventilation est ici très mauvaise. Je crois qu'on a dépensé une somme considérable, environ $100,000, pour installer un système de ventilation permettant d'attirer de l'air d'en haut ; mais comme les fenêtres sont ouvertes, les deux courants d'air se rencontrent et l'air frais n'arrive pas au bas. Assurément, il devrait y avoir moyen d'améliorer cela. Nous sommes ici deux cents députés, représentant probablement la fine fleur du pays ; leur santé est très précieuse, et la ventilation est détestable. On m'a dit qu'un inventeur de Québec s'était fait fort de remédier à tout cela pour une certaine somme, et promettait, s'il ne donnait pas satisfaction, de remettre les choses en leur état primitif. Mais comme il ne voulait révéler sa méthode, son offre ne fut pas acceptée.

L'hon. M. PUGSLEY : La chose est très importante. Quand cela nous fut soumis, au début, je donnai instruction à l'architecte en chef de s'enquérir de ce qui en était, et j'ai maintenant demandé à mon sous-ministre d'y voir. Bien entendu, mon honorable ami doit comprendre que je ne suis pas justifiable d'encourir de fortes dépenses à moins que l'architecte en chef ne soit d'avis qu'il en résultera une amélioration notable.

M. BERGERON : Nous avos dépnsé près de $100,000, et nous ne sommes pas plus avancés qu'il y a vingt ans.

L'hon. M. PUGSLEY : Je crois qu'il fait très bon, prenez ce soir, il fait très bon.

M. BERGERON : Ce soir, vous pourriez porter un par-dessus.

Ports et rivières.—Nouvelle-Ecosse, $448,610.

M. BENNETT: Une quantité de ces petits travaux seront-ils faits à la journée ?

L'hon. M. PUGSLEY : Quand le montant dépasse $5,000 l'ouvrage sera fait à l'entreprise et quelquefois même quand le montant est inférieur à cette somme. Je ne veux pas donner des détails dans quelques cas, car je ne pourrai pas faire commencer les travaux avant que les crédits n'aient été votés.

M. BLAIN : Fait-on du dragage à Lunenburg ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui le " King-Edward " travaille là.

M. BLAIN : Y a-t-il eu quelque plainte au sujet d'un dragueur qui avait commis des dégâts à une propriété particulière ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

M. BLAIN : Ne s'est-il pas plaint qu'un dragueur, en dehors du port, avait rejeté de la glaise, de la pierre et du sable sur une propriété particulière ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai entendu aucune plainte.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il bien faire une enquête à ce sujet.

Lhon. M. PUGSLEY : Mon sous-ministre me dit qu'il y a eu une plainte adressée par une société du nom de Smith.

M. A. K. MACLEAN : La Compagnie W. C. Smith n'a aucun motif de se plaindre. Le dragueur a travaillé près d'un de leurs quais et naturellement un peu de terre a été jetée sur le quai mais elle peut être enlevée.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce dragage est à l'avantage du quai. On devrait être content d'apprendre qu'un second travail sera fait pour enlever la glaise.

M. BLAIN : Si la terre est rejetée sur une propriété particulière, le ministre promet-il qu'elle sera enlevée ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ce travail est fait à l'entreprise et l'ingénieur ne permettra pas que l'on cause des dégâts à une propriété particulière.

Ile du Prince-Edouard, Souris, Knight's Point.—Renforcement du brise-lames,, crédit supplémentaire, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Cette somme est destinée à améliorer le brise-lames par une fondation à pierre perdue.

M. FOWLER : Le ministre a-t-il connaissance d'une demande de droits d'eau dans le port de Souris ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non. Elle aura été faite au ministère de la Marine et pourra être transmise plus tard à mon département. Mon député me dit qu'il y a eu une demande.

M. FOWLER : Au nom de l'honorable député du comté (M. Hughes) ?

L'hon. M. PUGSLEY : Au nom de la compagnie dont je crois qu'il fait partie.

M. FOWLER : Quelle a été la réponse faite à cette demande ?

L'hon. M. PUGSLEY : Elle est soumise à l'examen du ministère de la Marine.

M. FOWLER : Qui aura le dernier mot à dire ?

L'hon. M. PUGSLEY : Dans ce cas, c'est le ministère de la Marine.

M. FOWLER : A quelle conclusion en est arrivé le ministre ? A-t-il approuvé la demande ?

L'hon. M. PUGSLEY : Mon sous-ministre dit que l'ingénieur ordinaire a fait un rapport favorable, mais cette demande ne m'a pas encore été soumise pour que je l'examine complètement.

M. FOWLER : Je crois savoir qu'une demande a été faite par la compagnie dont l'honorable député de Souris (M. Hughes) est membre, pour obtenir des droits d'eau. Cette demande a été recommandée favorablement par l'ingénieur ordinaire. Elle est passée ensuite au ministère des Travaux publics et ce ministère l'a recommandée favorablement au département de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. PUGSLEY : Non. Quand l'ingénieur de mon département fait un rapport favorable sur une affaire, il est envoyé au ministère de la Marine. S'il est recommandé par le ministère de la Marine, il revient pour être revêtu de ma signature. Tout ce que mon département a à faire c'est de l'examiner au point de vue de la navigation.

M. FOWLER : Votre département, je suppose, ne s'en est pas occupé au point de vue de la navigation. Que disait le rapport ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il était favorable.

M. FOWLER : Maintenant il est au département de la Marine et des Pêcheries pour la permission définitive.

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. FOWLER : Le ministre sait-il ce qu'il est advenu de la demande ? A-t-elle été examinée oui ou non ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

M. FOWLER : Le ministre sait-il que dans ce port de Souris il a été construit par l'honorable député de King (M. J. J. Hughes), ce qu'on appelle un bloc, une espèce de quai qu'il a réuni avec le chemin de fer du Gouvernement et sur lequel il a fait construire un entrepôt ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

M. FOWLER : Et cela ne pourrait-il ou ne pourrait-il pas être un obstacle à la navigation.

L'hon. M. PUGSLEY : Il n'y a pas là de quai qui nuise à la navigation.

M. FOWLER : Ce quai ayant été construit à l'endroit même où ces messieurs ont demandé des droits d'eau, il est assez possible qu'il ait pu être un obstacle à la navigation. L'honorable député n'a-t-il pas demandé au département des Travaux publics l'autorisation de construire ce quai ?

L'hon. M. PUGSLEY : Mon ingénieur en chef dit qu'une demande a été faite.

M. FOWLER : Qu'en est-il advenu, a-t-elle été recommandée favorablement ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, elle a été recommandée favorablement.

M. FOWLER : Et le résultat a été que le député a reçu l'autorisation de construire son quai, de bâtir son entrepôt et de le faire communiquer avec le quai du Gouvernement.

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, mais je crois que cela ne peut pas nuire à la navigation?

M. FOWLER : Oh ! sans doute. Le ministère fait-il du dragage dans cet endroit ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous en avons fait.

M. FOWLER : En face du quai du député ? Le dragueur travaille à cet endroit n'est-ce pas ?

L'hon. M. PUGSLEY : A Souris, le "Montague".

M. FOWLER : Est-il déjà arrivé au quai du député ?

L'hon. M. PUGSLEY : Au quai du chemin de fer.

M. FOWLER : Auquel l'autre est réuni.

L'hon. M. PUGSLEY : On me dit que c'est sur le rivage.

M. FOWLER : Oui, mais le ministre dira-t-il que le dragueur ne travaille pas devant le rivage ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je l'ignore.

M. FOWLER : Dira-t-il qu'il n'a pas travaillé devant le quai du député ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne pourrais pas le dire.

M. FOWLER : Il y a un hangar à bâteaux là, n'est-ce pas ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je l'ignore.

M. FOWLER : Est-il construit sur la propriété du député ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ne sachant pas s'il y a à cet endroit un hangar à bateaux ou non, je ne peux pas le dire.

M. FOWLER : Très bien.

Summerside.—brise-lames du port, crédit supplémentaire, $19,000 et $25,000.

M. FOWLER : Combien allez-vous dépenser là ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $133,000. C'est le marché.

Nouveau-Brunswick, Beaver Harbour.—Quai, $5,000.

M. FOWLER : C'est un nouveau quai ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. FOWLER : Avez-vous donné le travail à l'entreprise ?

L'hon. M. PUGSLEY : On le donnera. Les plans ne sont pas préparés.

Campbellton.—Quai en eau profonde, prolongement, réparation etc., crédit supplémentaire, $10,000.

M. CROCKET : Cette somme sera-t-elle suffisante pour compléter l'ouvrage ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je le crois. Il a été donné à l'entreprise.

Dorchester.—Quai prolongement, crédit supplémentaire, $7,000.

M. FOWLER : Qu'allez-vous faire là ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous allons construire un quai supplémentaire et le rendre accessible aux gros navires. Il y a un assez important commerce de bois dans cet endroit.

Harvey Bank.—Quai, $500.

M. FOWLER : Que va-t-on construire là?

L'hon. M. PUGSLEY: On nous offre deux emplacements, un où le quai coûtera $12,000 et un autre où il coûtera $6,000. Je crois que celui de $6,000 sera suffisant.

M. FOWLER : Vous n'avez pas encore acheté le terrain?

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

Lorneville.—Quai, brise-lames, $8,000.

M. FOWLER : Le travail est-il donné à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY : On le donnera.

Léonardville, Deer Island.—Réfection et prolongement du quai, $4,500.

M. FOWLER : Quelle sera la dépense totale?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $4,500.

Rivière Madawaska.—Prolongement de la digue du côté est de la rivière à Edmundston et réparations à la partie de la digue endommagée par le feu en septembre 1907; crédit supplémentaire, $3,000.

M. CROCKET : Cette somme sera-t-elle suffisante pour compléter le travail?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. CROCKET : Quel sera le coût total ?

L'hon. M. PUGSLEY : Environ $13,000.

Miscou.—Prolongement du quai, $4,000.

M. FOWLER : C'est aussi dans le comté de Gloucester?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. CROCKET : Ces $4,000 suffiront-ils pour payer l'ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY : L'ingénieur en chef croit que oui.

M. CROCKET : Quel besoin a-t-on de ce prolongement?

L'hon. M. PUGSLEY : Afin d'arriver à une plus grande profondeur d'eau de façon à permettre à de plus grands navires d'aborder. Il y a une tendance de la part des grands navires à utiliser ce quai.

M. TURGEON : A cet endroit les grands navires viennent d'Halifax et ce prolongement leur permettra d'atteindre le quai.

New-Mills.—Quai, $5,000.

M. CROCKET : C'est un quai nouveau ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. CROCKET : Cette somme sera-t-elle le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

M. CROCKET : Quelle est l'évaluation?

L'hon. M. PUGSLEY: Probablement $15,000. Le contrat n'a pas encore été accordé.

Saint-Jean.—Fleuve et ses affluents, construction de quais dans les eaux des estuaires $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai l'intention de commencer avec cette somme la construction de plusieurs quais qui sont instamment réclamés. Entre autres un à Oromocto, un quai en eau profonde, coûtant environ $6,000 ; un à Burton, évalué à $3,000 ; un à Sheffield, évalué à $3,000 ; un à Mangorville. On en demande un à Barker, un à

Scotchtown, un à Newcastle, un à Lowergagetown, un ou deux sur le Kennebecasis, comprenant Rothesay. De plus, il y en a un ou deux instamment réclamés dans la paroisse de Westlake. Je crois qu'au moment où l'ingénieur aura préparé les plans et le cahier des charges et qu'il aura fait des annonces pour obtenir des soumissions, probablement la somme que je demande me permettra de commencer la construction de ces différents quais cette année même.

M. FOWLER : Je voudrais dire un mot au sujet du quai en eau profonde à Brown's Flats, que l'on demande avec instance.

L'hon. M. PUGSLEY : Cette demande est soumise à un examen. En plus des $15,000 j'ai un crédit dans le budget principal pour paver la moitié du coût de construction de certains autres ouvrages avec l'idée que le gouvernement provincial paiera sa part.

M. FOWLER : Je remarque que le ministre a inscrit une grande quantité de crédits pour des travaux dans le Saint-Jean supérieur.

L'hon. M. PUGSLEY : Il y a un grand nombre de quais déjà construits dans la partie inférieure. Le gouvernement provincial les maintient en assez bon ordre.

M. FOWLER : Ce quai en eau profonde à Brown's Flats est réclamé avec plus d'urgence qu'aucun de ceux que vous mentionnez.

M. CROCKET : Quelle est l'idée du ministre avec ce levé hydrographique ?

L'hon. M. PUGSLEY : Quand le crédit sera adopté, je demanderai à l'ingénieur en chef d'organiser une équipe d'ingénieurs et de se mettre aussitôt à l'œuvre pour établir une carte hydrographique du fleuve.

M. CROCKET : Se propose-t-on de dépenser $5,000 pour établir un levé hydrographique du lit du fleuve entre Fredericton et Woodstock pour s'assurer où il est nécessaire de dragueur ?

L'hon. M. PUGSLEY : On se propose de dépenser cette somme si elle est nécessaire.

M. CROCKET : Je dirai que je considère cette demande de crédits comme absolument ridicule. Elle est tout à fait inutile. Il y a six ou sept endroits sur le Saint-Jean, entre Fredericton et Woodstock, où il est nécessaire de draguer. Ces endroits sont connus assez bien des personnes qui sont familières avec le fleuve, et qui connaissent les villages et leur bureau de poste le long du fleuve. Ce que la population de Fredericton et celle du comté d'York qui sont intéressées à voir se développer la navigation, demandent, ce n'est pas qu'on emploie $5,000 en les gaspillant dans une carte hydrographique absolument inutile, mais les citoyens demandent que le canal soit libre et creusé. Ils veulent que l'on commence le travail, dès cette saison. Si le ministre, au lieu de demander $5,000, avait réclamé le double de ce montant et envoyé là-bas un dragueur pour y travailler, il aurait agi en conformité avec les besoins de la situation. Cette question reste en l'état depuis deux ou trois ans ? elle est négligée par le Gouvernement, de sorte que le résultat est que la population de la vallée du Saint-Jean a perdu les seuls moyens de communication qu'elle avait avec Woodstock et Fredericton. C'est le comble de l'absurdité de proposer maintenant un levé hydrographique du fleuve entre ces deux localités et d'organiser dans ce but une équipe d'ingénieurs. L'an dernier, j'ai appelé l'attention du ministre intérimaire des Travaux publics sur cette question. J'avais obtenu moi-même l'information certaine venant d'hommes qui connaissent très bien le fleuve, relativement aux endroits où il était nécessaire de faire du dragage, et j'ai envoyé un mémoire à ce sujet au ministère des Travaux publics. Si le ministre veut écrire à l'ingénieur ordinaire de la ville de Saint-Jean, je crois pouvoir dire qu'il saurait exactement avec une lettre ou deux les endroits où le dragage est nécessaire, et s'il a en vue les intérêts de la population de la vallée du fleuve Saint-Jean, il jugera que c'est son devoir de commencer sans délai ce travail, au lieu de gaspiller de l'argent dans le levé hydrographique qu'il propose. Je vais donner au ministre un renseignement, c'est que, s'il veut obtenir des votes pour son candidat le long du Saint-Jean, à la prochaine élection, il ferait mieux de ne pas entreprendre un autre levé hydrographique dans cette région. La population de la vallée du Saint-Jean en a assez de ces levés de plans électoraux. On a fait avant la dernière élection, un levé de plans qui a coûté des millers et des milliers de dollars, c'était un levé de plans farceur entrepris sans autre but que de tromper le public à la veille de l'élection. Je pourrais citer les paroles de l'honorable député de Carleton (M. Carvell) affirmant que ce levé de plans était tel qu'on ne pouvait pas compter sur lui. Il a déclaré à la convention libérale de Saint-Jean que c'était un levé hydrographique qui n'en était pas un du tout, pour lequel on n'avait pas même pris des profils. Si le ministre désire que son ami M. Whitehead récolte quelques votes le long de la vallée du Saint-Jean, il ferait mieux de ne pas se lancer dans ces affaires de levés de plans en comptant encore sur la population.

L'hon. M. PUGSLEY : Si je pensais que j'en sache autant sur ce sujet que l'honorable député croit qu'il en connaît, mais sur cette question, il ne connaît peut-être rien, je serais disposé à donner mon opinion sur les travaux de génie civil pour dire s'il est nécessaire d'améliorer la navigation du fleuve Saint-Jean. Le problème n'est pas aussi facile à résoudre que l'honorable député semble le croire. C'est un problème qui demande une habileté considérable dans

le génie civil, et je ne crois pas que j'aurais été dans mon droit en demandant un crédit au Parlement afin de commencer ce travail d'amélioration de la navigation du fleuve Saint-Jean, entre Fredericton et Woodstock, avant d'avoir ordonné d'abord un levé hydrographique régulier pour déterminer le coût du travail et pour savoir quel en sera le résultat. L'honorable député dit : Vous n'avez qu'à commencer et à faire du dragage. Il y a dans mon département un rapport d'ingénieur qui dit qu'à une seule place, à Bear-Island, il sera nécessaire de construire une jetée qui coûtera probablement de $20,000 à $25,000 et il y a probablement d'autres endroits le long du Saint-Jean où il sera nécessaire de faire de semblables travaux.

M. CROCKET : Depuis combien de temps ce rapport est-il au département en ce qui concerne Bear-Island ?

L'hon. M. PUGSLEY : Depuis peu de temps ; je ne sais pas depuis combien de temps il s'y trouve. C'est un rapport qui a été fait par un ingénieur très capable.

M. CROCKET : Par monsieur Shewen ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je crois que c'est par M. Shewen qui est vraiment un ingénieur très remarquable.

M. CROCKET : Et vous désirez faire un levé hydrographique pour vérifier le rapport ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je désire avoir un levé hydrographique de tout le fleuve entre Fredericton et Woodstock pour obtenir des informations précises quant au coût de l'ouvrage et afin de savoir, lorsque l'ouvrage sera terminé, s'il en résultera une amélioration de la navigation du fleuve. Je ne veux pas me presser et faire une dépense considérable, même dans ma propre province, sans avoir recueilli l'opinion des ingénieurs qui me diront si la dépense est utile et s'il en résultera une amélioration pour la navigation.

M. CROCKET : Pendant combien de temps le ministre pense-t-il que ces travaux de levé hydrographique vont durer ?

L'hon. M. PUGSLEY : Aussi longtemps que ce sera nécessaire.

M. CROCKET : Les travaux seront-ils terminés pendant la saison actuelle de la navigation ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ils seront faits aussi vite qu'il est possible.

M. CROCKET : Le ministre espère-t-il qu'ils seront complétés pendant la saison actuelle ?

L'hon. M. PUGSLEY : J'espère que oui.

M. CARVELL : C'est un grand bonheur d'être aussi savant que l'honorable député d'York (M. Crocket), malheureusement il y a peu de monde au Canada qui soit dans une situation aussi heureuse. Ce levé hydrographique est le résultat de la convocation d'une réunion entre un certain nombre de personnes de sa propre circonscription électorale, à Carleton, et la chambre de commerce de Woodstock, qui prennent un vif intérêt à la question de la navigation à vapeur sur le fleuve Saint-Jean. La réunion a eu lieu à Woodstock, en mai. J'ai reçu copie d'une résolution qui avait été adoptée à cette réunion et je présume que mon honorable ami en a reçu également une.

M. CROCKET : J'ai parlé de cette question, il y a deux ans déjà. J'ai signalé à l'honorable député de Carleton lui-même que Woodstock avait autant d'intérêt dans cette question que la population de York, et je lui ai demandé d'appuyer ma demande, mais jusqu'à cette heure, je n'ai pas entendu parler de cette affaire par l'honorable député.

M. CARVELL : Je l'admets. Je ne fais que de signaler à mon honorable ami, qui traite si légèrement l'idée d'entreprendre un levé hydrographique pendant que je le réclame et je reconnais avoir demandé au ministre de faire ce levé hydrographique. C'est parce qu'un nombre important de personnes s'y intéressent et ont adopté une résolution lors d'une assemblée régulière à laquelle assistaient des centaines de personnes de Woodstock qui demandaient que ce levé hydrographique soit fait.

Ces personnes ont l'intention de placer de l'argent dans une entreprise de bateaux à vapeur, si quelque chose peut être fait pour rendre le projet réalisable ; elles ne sont pas renseignées sur tout le cours du fleuve et c'est pourquoi elles demandent ce levé hydrographique. J'ai transmis ce mémoire au ministre des Travaux publics et je lui ai demandé d'inscrire une somme dans ses crédits supplémentaires de façon à ce que ce levé hydrographique puisse être fait. Ce levé sera fait. Je n'ai peut-être pas des vues aussi optimistes quant au résultat du dragage du fleuve que l'honorable député de York, mais j'espère que ces travaux pourront justifier la dépense de cet argent et que de ce travail il résultera une amélioration de la navigation.

M. CROCKET : La réponse à ce que mon honorable ami de Carleton vient de dire, se trouve, je crois, dans un discours qu'il a prononcé en cette Chambre l'autre soir et dans lequel il dit qu'il y avait six ou sept endroits entre Fredericton et Woodstock où il était nécessaire de faire du dragage. C'est la même déclaration que j'ai adressée moi-même au ministère l'année dernière. Il a dit qu'à l'exception de ces endroits, le chenal serait libre et qu'il est nécessaire de faire du dragage en ces endroits seulement. Il a demandé que le dragage soit fait cette saison et il a sug-

géré que si cela ne pouvait pas se faire, qu'on ordonne au moins un levé hydrographique. Il ne semble donc pas qu'à ce moment il était très persuadé qu'un levé hydrographique était nécessaire.

Tracadie.—Travaux de protection du chenal et des phares, $2,500.

M. FOWLER : N'est-ce pas dans le comté de Gloucester ?

L'hon. M. PUGSLEY :Oui.

M. FOWLER : Que voulez-vous faire là ?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est pour protéger le chenal et le phare.

M. TURGEON : A Tracadie, il y a une exportation de bois de construction qui est évaluée à 16,000,000 ou 18,000,000 de pieds chaque année. La compagnie Snowball elle-même coupe environ 8 millions de pieds.

M. FOWLER : Est-ce pour la compagnie Snowball ?

M. TURGEON : La compagnie de bois de Tracadie fait beaucoup d'affaires et les Arsenault, les Ferguson et bien d'autres expédient de cette localité.

M. FOWLER : Qel sera le coût de cet ouvrage et quel en sera le résultat ?

L'hon. M. PUGSLEY : La dépense est évaluée à $2,500.

L'hon. M. EMMERSON : Je possédais une part dans un pavillon de chasse qui se trouve vers le phare et je connais très bien la localité. Le phare a été changé trois fois en cet endroit par suite des tempêtes. Les eaux du détroit de Northumberland pénètrent dans la lagune de Tracadie par un boulet et toutes les tempêtes du nord-est modifient le chenal et balaient la baie entre la lagune et le détroit. De sorte qu'on doit élever des ouvrages de protection.

Trois-Rivières.—Quai à charbon en eau profonde, $20,000.

M. FOWLER : Dans quel but fait-on ce travail ?

L'hon. M. PUGSLEY : Les commissaires du port ont insisté pour qu'un quai soit construit en vue de l'augmentation des affaires. J'ai hésité à ce sujet, bien que j'aie compris la nécessité d'un tel ouvrage et quand le feu est arrivé, j'ai pensé qu'il serait préférable de faire la construction cette année.

M. FOWLER : Est-ce pour un marchand particulier de charbon ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non, c'est un ouvrage d'utilité publique.

M. CROCKET.

Goderich.—Brise-lames du port, crédit supplémentaire, $29,000.

M. FOWLER : Combien avait coûté en tout ce brise-lames ?

L'hon. M. PUGSLEY : $94,000.

Port de Goderich.—Pour solder les réclamations de Smeeth et McGillicuddy, relatives à la construction du quai, $4,205.93.

M. FOWLER : Cette affaire a-t-elle été réglée par arbitrage ?

L'hon. M. PUGSLEY : Le travail a été fait sous la direction de M. Grey qui est mort actuellement. L'assistant de M. Grey tout en reconnaissant que l'ouvrage avait été fait dans l'intérêt public, n'a pas cru qu'il pouvait donner son certificat, parce qu'il n'y avait pas d'ordre écrit. D'après les notes de feu M. Grey, il semble que le travail a été fait dans l'intérêt public et bien qu'il n'y ait pas d'ordre écrit, il faut payer les entrepreneurs. C'est sur sa recommandation, il appert par ces notes, que ce crédit a été demandé.

Ile Juniper.—Quai, $1,500.

M. FOWLER : Pourquoi est-ce faire ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il y a beaucoup de commerce dans ces parages et l'île Juniper est un centre commercial. Une députation est venue me voir pour me demander de faire ce travail et j'apprends qu'on fait de grandes affaires dans ces parages.

M. FOWLER : Vous avez autant de droit de mettre un quai dans cet endroit que vous en avez d'en construire un sur une petite île dans un petit lac.

Lakefield.—Reconstruction du quai, etc., $4 050.

M. BENNETT : Existait-il un quai du Gouvernement avant ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

Little Current.—Améliorations du chenal nord dans la baie Georgienne, $50,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Ces travaux sont donnés à l'entreprise, c'est pour améliorer le chenal.

Rivière Magnetawan.—Améliorations à la navigation en avant de Kearmey, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Il y a à cet endroit une navigation assez considérable.

Michipicoten, lac Supérieur.—Quai sur la rivière Michipicoten, $3,000.

M. BENNETT : Sur quelle propriété construira-t-on ce quai ?

L'hon. M. PUGSLEY : Sur un terrain du Gouvernement, mais nous n'avons pas encore acheté ce terrain.

Rivière Montréal.—Quai sur le lac Témiskaming, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Cette somme est destinée à payer des dégats qui sont cau-

sés par l'inondation due à la construction d'une jetée à Latchford, en vue d'améliorer la navigation.

Port-Tiffin.—Améliorations, $50,000.

M. BENNETT : Combien dépensera-t-on en tout à Tiffin ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous pensons qu'une somme de $50,000 sera tout ce que nous pourrons dépenser cette année.

M. BENNETT : Il y a $75,000 dans les crédits principaux de sorte que cela fera $125,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, cette année.

Port de Torbermory.—Estacade de déviation, $5,600.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est un havre de refuge, et c'est pour empêcher les bateaux de se jeter sur les récifs quand ils entrent dans le port.

M. BENNETT : Le travail à Matchadash sera-t-il fait à même le crédit général pour le dragage d'Ontario et de Québec ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. BLAIN : Y a-t-il eu quelque enquête au sujet du havre de port Crédit dans les quelques semaines dernières ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, j'ai donné des instructions pour qu'une enquête soit faite.

M. BLAIN : Je voudrais faire connaître le besoin de draguer en cet endroit si possible pendant l'été.

L'hon. M. PUGSLEY : C'était mon idée au sujet du dragage. La grande difficulté est que le gouvernement d'Ontario, il y a cinquante ans, a créé une compagnie comme il était apparemment d'usage à cette époque, et lui a accordé le rivage, le port et tout le reste. La compagnie propriétaire du quai l'a laissé tomber en vétusté.

Petite rivière des Esclaves pour compléter les améliorations provisoires urgentes, $5,000.

M. FOWLER : Qu'allez-vous faire là ?

L'hon. M. PUGSLEY : Améliorer la navigation ; il existe un bateau qui fait le service et il y a une quantité considérable de trafic.

Rivière Spillumcheen.—Réparation aux ouvrages de protection des côtes à Enderby, $2,500.

L'hon. M. PUGSLEY : Cette somme est destinée aux travaux ordinaires de protection des rives, afin de protéger le chenal.

Dragage.—Québec et Ontario, $300,000.

M. BENNETT : Comment cette somme sera-t-elle partagée entre Québec et Ontario?

L'hon. M. PUGSLEY : A la fin de la session, j'ai l'intention d'étudier la question avec l'ingénieur en chef et le sous-ministre afin de partager les différents travaux le mieux que nous pourrons le faire.

Rivière Thompson.—Améliorations, $10,000.

M. FOWLER : Qu'est-ce que cela?

L'hon. M. PUGSLEY : Cela se trouve sur la rivière Thompson du nord.

M. FOWLER : Il n'y a pas de bateaux dans cet endroit, excepté un petit bateau qui peut remonter deux ou trois fois par an avec des vivres pour une compagnie de bois. Cet ouvrage est simplement destiné à une compagnie américaine de bois qui a un moulin à Kamloops.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est en vue d'améliorer la navigation.

M. FOWLER : C'est pour les aider à faire le flottage. Ce n'est pas autre chose qu'une entreprise particulière et qui n'a rien à faire avec le public.

L'hon. M. PUGSLEY : Dans un nouveau pays, c'est toujours difficile de tracer une ligne exacte.

M. FOWLER : Je connais parfaitement la rivière Thompson du nord, et je sais que cette somme de $10,000 est simplement destinée à profiter à une entreprise particulière.

M. BENNETT : Le ministre a-t-il un nouvel outillage pour draguer?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous n'avons pas encore fait de plans à ce sujet. Nous pensons qu'au lieu d'acheter un ou plusieurs dragueurs, nous pourrions en construire deux ou trois. Nous demandons ce crédit avec l'intention de nous procurer un outillage pour draguer, soit d'une manière, soit de l'autre. Nous avons besoin de dragueurs supplémentaires dans les Provinces maritimes et dans Ontario, Québec et la Colombie-Anglaise.

M. BENNETT : Demandera-t-on des soumisisons pour leur construction?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. BENNETT : Il existe à Collingwood des ateliers de construction de navires. On devrait leur donner la possibilité de construire ces dragueurs.

M. FOWLER : Qu'est-ce que ce crédit de $3,000 pour nettoyer les obstructions qui se trouvent dans la rivière de Upper Lilloett?

L'hon. M. PUGSLEY : On doit l'employer à l'enlèvement, à l'embouchure de la rivière de ce qui reste de l'ancienne digue, une ou deux jetées, du gravier et des galets, en vue de faciliter la décharge du lac pour diminuer les inondations des terres avoisinantes et améliorer la navigation.

M. BERGERON : Le Gouvernement a-t-il l'intention d'élever des monuments à la mémoire des défunts D'Arcy McGee et George Brown?

L'hon. M. PUGSLEY : Rien n'a été fait encore, mais nous avons l'intention de confier cette œuvre aux soins des architectes

conseils qui s'occupent de l'érection d'un monument à la mémoire de Lafontaine et de Baldwin.

M. BLAIN : A-t-on fait des changements dans l'item qui intérese mon honorable ami de Brantford ?

L'hon. M. FIELDING : Nous en avons pris note pour faire une modification au moment du vote. La note est entre les mains du greffier de la Chambre et notre attention sera appelée quand nous en viendrons à cet item.

M. A. MARTIN (Queen) : Je remarque un crédit additionnel de $4,000 pour navigation à vapeur entre l'île du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve. Dans quels ports les bateaux feront-ils escale ?

L'hon. M. FIELDING : La rédaction de l'item laisse entendre que le service sera fait à un port quelconque de l'île du Prince-Edouard. J'ignore si des arrangements spéciaux ont été faits.

M. A. MARTIN (Queen) : Je désire savoir si New-London et Rustico sont inclus dans ce service. Je voudrais faire comprendre au ministre que ces deux localités, situées sur la côte nord et sans communication par voie ferrée, sont les endroits les plus négligés de l'île du Prince-Edouard en ce qui concerne les communications.

(Rapport est fait de quelques résolutions adoptées.)

L'hon. M. FIELDING propose l'ajournement de la séance.

M. HENDERSON : Le ministre des Finances veut-il nous dire s'il y aura d'autres crédits supplémentaires ?

L'hon. M. FIELDING : Non, autant que je puis le croire.

M. HENDERSON : Pas à cette session ?

L'hon. M. FIELDING : Non.

M. HENDERSON : Quels travaux ferons-nous dans la matinée ?

L'hon. M. FIELDING : Après les affaires courantes une motion sera présentée pour passer à l'examen des crédits. Je crois que l'honorable député de Toronto-nord (l'hon. M. Foster) désire attirer l'attention sur une question.

(La motion est adoptée et la séance de la Chambre est ajournée à une heure quarante-sept minutes, vendredi matin.)

M. PUGSLEY.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 17 juillet 1908.

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

DISCUSSION D'UN RAPPORT DU COMITE RELATIF AUX GARANTIES D'INTERET SUR LE PONT DE QUEBEC.

M. A. K. MACLEAN (Lunenburg) présente le rapport du comité spécial chargé de rechercher à quelles conditions et moyennant quelles garanties le Gouvernement du Canada a versé des sommes d'argent à la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec.

M. WILLIAM CHISHOLM (Antigonish) propose que le rapport soit approuvé.

Vu que quelques heures à peine nous séparent de la prorogation, je manquerais d'égards envers la Chambre si je me livrais à de longs commentaires sur ce sujet. Toutefois, au risque d'abuser de son indulgence, j'ai l'intention de présenter certaines observations.

La construction d'un pont sur le Saint-Laurent est un vieux projet qui, pendant nombre d'années a préoccupé la population de la province de Québec, surtout les habitants de la ville du même nom. En effet, vers l'époque de la confédération, un ingénieur éminent présenta un rapport au sujet de la possibilité de jeter un pont sur le fleuve à Québec ou dans les environs. Subséquemment, le projet de relier les deux rives du Saint-Laurent fut mis sur le tapis à maintes reprises et fut l'objet de rapports disant qu'il était parfaitement susceptible d'exécution.

En 1887, la compagnie du pont de Québec fut constituée en corporation et, selon l'usage en pareil cas, ses pouvoirs furent renouvelés de temps à autre. La compagnie fit alors des propositions au Gouvernement fédéral, ainsi qu'aux autorités provinciales et municipales, en vue d'obtenir de l'aide pour la construction du pont et elle reçut à différents intervalles l'assurance qu'elle obtiendrait les subventions nécessaires s'il était démontré que le projet était légitime et réalisable. A maintes reprises, sir Charles Tupper et sir John Macdonald promirent de venir en aide à la compagnie si elle prouvait la sincérité de ses intentions.

A l'origine, lorsque la compagnie fut constituée en corporation, son capital-actions était de $1,000,000. On prétend que la somme était minime pour une entreprise aussi colossale. Il est vrai que l'entreprise était considérable—la construction du plus grand pont de l'univers—mais il me semble que c'est au moment où la compagnie du pont de Québec a été autorisée qu'il fallait se demander si son capital était suffisant. Néanmoins, c'est une question qu'il est inutile de débattre à l'heure qu'il est.

La compagnie a été incorporée en 1887 et, subséquemment, de nouvelles lois revisèrent et modifièrent ses obligations et ses prérogatives. En 1889, le Parlement accorda à la compagnie du pont de Québec une subvention de $1,000,000, tel qu'il est dit dans ce rapport. De cette somme la compagnie dépensa $374,353. Le gouvernement de Québec lui octroya $250,000 et la ville du même nom lui vota une subvention de $300,000, de sorte qu'en réalité, abstraction faite de son capital de $1,000,000, la compagnie possédait, au début de ses opérations un actif de $1,550,000 formé de $1,000,000, chiffre de la subvention du gouvernement fédéral, de $300,000, montant de la contribution de la ville de Québec, et d'une somme de $250,000 versée par la province. Ces encouragements indiquent que le projet fut à l'époque considéré comme praticable et utile au pays et que la compagnie fut jugée capable de le mener à bonne fin.

Les libéralités de la ville et de la province de Québec tendent à prouver quelle confiance elles reposaient dans le succès de l'entreprise. Chaque fois que la compagnie s'était adressée à l'ancien gouvernement, celui-ci avait invariablement répondu: Prouvez votre bonne foi et la sincérité de vos intentions, en plaçant vous-même des fonds dans l'entreprise. La compagnie fut donc constituée en corporation et les citoyens de Québec, sans distinction de parti, animés de sentiments patriotiques et du désir d'ouvrir, d'une rive à l'autre du Saint-Laurent, cette route qui n'aurait pas seulement une importance nationale, mais qui serait très utile pour la région, baillèrent des fonds à la compagnie. A vrai dire, leurs souscriptions furent minimes dans plusieurs cas, mais cela prouve qu'il s'agissait d'un projet sérieux, et non d'une de ces entreprises aventureuses, comme nous en voyons trop souvent. Sur la liste des actionnaires figurent les noms de quelques-uns des habitants les plus solvables de la province et de la ville de Québec—marchands, présidents, vice-présidents de compagnies de chemins de fer, tant conservateurs que libéraux.

En 1900, la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec passa un marché avec M. P. Davis au sujet de la construction de l'infrastructure et, en 1903, elle signa un contrat avec la compagnie Phœnix Bridge, de Phœnixville, relativement à l'érection de la superstructure. Avant de signer ce contrat, elle avait demandé des soumissions à plusieurs compagnies de construction de ponts du continent américain. Des avis d'adjudication furent publiés par tout le Canada et les Etats-Unis. Différentes compagnies soumirent un grand nombre de plans et d'offres.

Le choix du meilleur plan était une question d'une importance vitale. On rechercha les ingénieurs les plus compétents du continent et, après avoir pesé avec soin les renseignements recueillis, le conseil d'administration de la compagnie du pont de Québec fut convaincu que M. Théodore Cooper était l'ingénieur le plus habile et le plus éminent d'Amérique. Les plans lui furent soumis ; il les examina et en arriva à la conclusion que le meilleur plan à adopter était celui que la compagnie Phœnix Bridge avait soumis. Il fit connaître sa décision à la compagnie du pont de Québec.

On ne prétend pas et on ne saurait prétendre que la compagnie du pont n'a pas pris toutes les précautions nécessaires afin de découvrir quel était le meilleur plan pour la construction du pont projeté aux conditions les plus avantageuses. De fait, il suffit de dire que les directeurs de la compagnie, qui sont des hommes mûris par l'expérience, devaient naturellement s'entourer de toutes les précautions voulues. Il existe d'abondantes preuves qu'ils ont agi avec la plus grande prudence au sujet du choix du plan et de la compagnie qui se chargerait de l'entreprise, comme ils ont agi en tout ce qu'ils ont eu à faire.

Quant à M. Cooper, le rapport de la commission d'enquête qui a recherché les causes de l'écroulement du pont en fait les plus grands éloges. On admet partout qu'il était alors considéré à bon droit comme la meilleure autorité à laquelle on pouvait s'adresser. Les plans soumis par la compagnie Phœnix Bridge avaient été préparés par M. Szlapka, l'ingénieur dessinateur de cette compagnie. Après leur préparation, ils furent soumis à M. Cooper qui en fit un examen minnutieux. Ils furent aussi soumis à un ingénieur de l'Etat, M. Schreiber. On remarquera que le Gouvernement a pris un soin extrême afin de s'assurer de la bonne exécution des plans ; non content d'obtenir l'avis de son propre ingénieur, il s'est adressé à une autorité mieux renseignée et plus éminente dans laquelle il pouvait reposer la plus entière confiance. Il a donc fait choix de M. Théodore Cooper.

Le 19 octobre 1903, un marché fut passé entre le gouvernement canadien et la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec. Il était stipulé, entre autres choses, que la compagnie renonçait à réclamer la balance de la subvention de $1,000,000 votée en 1899. Le Gouvernement du Canada s'engageait à garantir les obligations, effets et débentures de la compagnie jusqu'à concurrence de $6,678,200 seulement, somme jugée nécessaire pour faire face aux engagements de la compagnie et pour achever la construction du pont.

On prétend qu'à ce moment-là, le Gouvernement aurait dû s'emparer de l'actif de la compagnie du pont. Sa position en serait-elle meilleure, s'il l'avait fait ? Tous doivent avouer que, jusqu'à cette date, la compagnie avait conduit les travaux avec toute l'économie et tout le soin possible. C'était son intérêt d'en agir ainsi. La preuve, j'en suis certain, établit que la compagnie a dé-

ployé un soin extrême et a administré l'entreprise d'une manière pratique. Le Gouvernement eut-il pu faire mieux ? Je prétends que non. Je soutiens que chaque dollar dépensé représentait la valeur d'un dollar d'ouvrage. Même j'irai plus loin et je dirai que, d'après le témoignage de M. Parent, la compagnie a fait construire pour un million et quart de dollars l'infrastructure et les abords du pont qui auraient coûté, au bas mot, deux millions de dollars à l'Etat. On comprend facilement comment cela se peut, une compagnie peut faire exécuter une entreprise plus économiquement que le Gouvernement. Je n'entends pas dire que les entreprises de l'Etat donnent lieu à des gaspillages et que celui-ci ne doit jamais entreprendre de travaux. Cependant, il faut reconnaître que souvent, surtout dans le cas de travaux considérables, une compagnie peut pratiquer l'économie plus aisément que le Gouvernement.

On allègue que lorsque le Gouvernement assuma la responsabilité de garantir les débentures de la compagnie du pont de Québec, il manqua de prudence dans le choix d'un ingénieur compétent pour surveiller ses intérêts dans les travaux de construction. Qu'est-il arrivé? Dès qu'il eut assumé cette responsabilité, par l'arrangement de 1903, il s'occupa de la nomination d'un ingénieur pour veiller à ses intérêts. Le rapport de la minorité déclare qu'il fut adopté un arrêté en conseil décrétant la nomination de tel ingénieur. Je crois que cela est vrai. Cependant il faut dire que ce n'est pas sur l'avis de l'ingénieur consultant de la compagnie du pont de Québec, ou de la compagnie du pont, cette décision n'a pas été mise à exécution, c'est-à-dire que l'on s'est dispensé des services d'un ingénieur expert des ponts devant s'occuper d'une manière indépendante des intérêts du Gouvernement. Or, cela n'est pas vrai. La preuve démontre le contraire. Je citerai le témoignage de M. Parent, à la page 181 :

D. Quand est venue la difficulté au sujet de l'emploi d'un expert, par M. Schreiber, pourquoi la compagnie du pont n'a-t-elle pas insisté pour que tel expert fût nommé, de sorte qu'elle eût pu bénéficier de ses conseils et éviter les frais d'une enquête?

La compagnie ne s'est jamais opposée à cela; au contraire elle approuvait cette idée du Gouvernement. J'ai personnellement rencontré M. Cooper, à New-York, à ce sujet. M. Cooper refusa absolument d'être associé à M. Nichol pour la construction du pont.

M. Nichol était l'ingénieur proposé au Gouvernement par M. Schreiber. Pour ce qui est de la compagnie du pont, elle ne fit pas la moindre objection à l'emploi, par le Gouvernement, de M. Nichol ou de tout autre homme. Mais M. Cooper refusa d'être associé à tout autre ingénieur : M. Parent est allé à New-York voir M. Cooper pour se convaincre de l'opportunité pour le gouvernement d'avoir un ingénieur, mais M. Cooper s'opposa à toute nomination...

...il est même allé jusqu'à dire que si l'on insistait il donnerait sa démission. Il est même venu au Canada pour rencontrer M. Schreiber et discuter la question; le Gouvernement avait à choisir entre la démission de M. Cooper et la nomination de M. Nichol.

Vous observerez donc que la déclaration faite dans le rapport de la minorité à l'effet que l'ingénieur consultant de la compagnie du pont s'opposa à la nomination d'un ingénieur indépendant est contraire aux faits. Et nous voyons plus loin :

D. Comment M. Cooper pouvait-il s'opposer à l'emploi d'une personne que le Gouvernement désirait nommer pour s'assurer de l'efficacité des plans?—R. Voici les raisons données par M. Cooper: Si le Gouvernement nomme un expert, ou un ingénieur des ponts, cet homme pourrait peut-être juger à propos, dans le cours de la construction, de faire certaines choses, ou donner des instructions qui viendraient en conflit avec ce que je pourrais faire moi-même, et comme l'entreprise est d'une grande importance, je veux que nul autre que moi ait l'entreprise de la construction. Il craignait de voir un tel homme donner des instructions contraires aux siennes. M. Cooper considérait alors que M. Hoare lui suffisait et que ce dernier ne ferait rien sans le consulter.

Que pouvait faire le Gouvernement dans ces circonstances ? S'il eût persisté à nommer M. Nichol, dont la réputation comme ingénieur n'égale en aucune façon celle de M. Cooper, il perdait les services de ce dernier. Et puis, dans le cas de la chute du pont, ce qui est probable, le Gouvernement aurait été accusé de négligence ; on aurait dit qu'il avait refusé de s'assurer les services de l'homme le plus compétent ; qu'il avait pris un homme de deuxième ordre. C'est ce qui ressort clairement du témoignage de M. Parent :

D. Si l'expert que le Gouvernement avait résolu d'employer eut découvert dans les plans des défectuosités qui ont causé le désastre, cela n'aurait-il pas été une bonne chose?—R. Voici ce qui aurait pu arriver: M. Cooper prétendait qu'il n'y avait pas d'homme capable de critiquer son travail, et je crois que c'était bien là l'opinion d'éminents ingénieurs à cette époque, or si le Gouvernement eut nommé M. Nichol et que M. Cooper eut démissionné, advenant l'accident du 29 août, le Gouvernement aurait été blâmé d'avoir mis de côté M. Cooper, considéré comme la meilleure des autorités, pour prendre M. Nichol qui n'avait pas la même réputation; la position serait encore pire.

Ainsi donc la conduite du Gouvernement en maintenant M. Cooper et ne choisissant pas M. Nichol est justifiée par les faits. Et d'un autre côté pourquoi n'aurait-on pas maintenu M. Cooper ? Il était, c'est vrai, l'ingénieur consultant de la compagnie du pont de Québec, mais on observera que les intérêts de cette compagnie et ceux du Gouvernement étaient identiques. Il en serait autrement si M. Cooper eut été l'ingénieur de la compagnie Phœnix, car les intérêts de

cette compagnie et ceux du Gouvernement pouvaient n'être pas toujours les mêmes. Les intérêts de la compagnie du pont de Québec et ceux du Gouvernement s'accordaient et l'ingénieur employé était l'homme reconnu le plus compétent en Amérique.

J'aborde maintenant un autre point. Dans l'acte de 1903 il était stipulé que pour avoir de la part du Gouvernement la garantie des débentures de la compagnie cette dernière devait se procurer un capital additionnel souscrit de $200,000. Je pourrais ajouter que la compagnie a dû donner des débentures jusqu'à concurrence de $472,000 à M. P. Davis, pour montant dû pour les travaux de fondation. Ces débentures furent vendues à 60 cents à M. Davis lui-même, le seul homme alors qui pouvait les accepter.

Cet escompte de 40 p. 100, c'est-à-dire la différence entre la valeur au pair et le prix payé par M. Davis, l'entrepreneur de la maçonnerie, a dû, aux termes de la convention entre l'Etat et la compagnie, dont il a été question, être payé par les actionnaires avant que le Gouvernement n'eût garanti les débentures. Or qu'est-il arrivé à ce sujet ? On prétend que le montant total de $200,000 d'actions n'a pas été réellement payé avant la garantie des débentures. La chose est exposée dans le rapport de la majorité, article 7 :

On a insisté devant le comité sur le fait que l'émission de ces obligations, contrairement aux stipulations de la convention ratifiée par le chapitre 54 des Statuts de 1903, a été faite avant le paiement des $200,000 d'actions, puisque un chèque de M. P. Davis, au chiffre de $94,900, donné en paiement d'actions n'a pas été immédiatement converti en argent et que, par conséquent, la compagnie n'a pas, à cet égard, rempli l'obligation stipulée dans l'article de la convention du 19 octobre 1903.

La compagnie accepta ce chèque comme du comptant et en donna avis en conséquence au Gouvernement qui se porta alors garantie des débentures. Les directeurs ne jugèrent pas à propos de permettre à l'entrepreneur d'être porteur d'un trop grand nombre d'actions de ce stock.

La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc avait consenti à prendre un certain montant et l'on croyait que la compagnie du Québec-Central ferait de même, ce qui eût réduit le chiffre des actions entre les mains de M. Davis. Il était sage de la part des directeurs d'essayer d'empêcher l'entrepreneur d'acquérir les obligations qui devaient être émises et libérées. Une fois en possession de ce chèque de $112,000, ils le considérèrent comme du comptant, mais ne l'encaissèrent pas pour en déposer le montant, car ils croyaient que le Grand-Tronc et le Québec-Central prendraient une partie de ces $112,000 d'actions. Plus tard le Grand-Tronc prit une partie de ce stock qu'il paya et alors M. Davis donna un nouveau chèque de $94,900, le premier chèque lui ayant été remis. C'est-à-dire que M. Davis paya d'abord $112,000 pour les nouvelles actions, en donnant son chèque pour ce montant ; mais ensuite le Grand-Tronc prit la différence et les actions de M. Davis tombèrent à $94,900.

On croyait que le Quebec-Central prendrait une certaine partie de ces $94,900 d'actions, mais il se trouva que cette compagnie n'était pas en position de faire la chose, parce que sa charte ne lui permettait pas, à cette époque, d'acheter du stock. Plus tard la compagnie acheta du stock de l'honorable John Sharples. Dès qu'il devint évident que personne ne prendrait une partie de ces $94,900 d'actions la compagnie encaissa le chèque de M. P. Davis. On s'est demandé si ce chèque devait être considéré comme du comptant. Ce fut là l'avis de la compagnie du pont de Québec. Le témoignage de M. Price et de M. Lemoine, des messieurs bien connus dans la finance, établit que ce chèque valait du comptant. A tout événement c'est ce que pensa la compagnie, qui l'encaissa et le mit à son crédit. Peu importe le temps où fut fait ce dépôt ; je mentionne ces faits pour expliquer pourquoi ce chèque fut retenu si longtemps. Le stock fut transmis à M. Davis dès que ce dernier eût donné son chèque, le reste n'est qu'une question de délai.

On se plaint maintenant de ce que la compagnie du pont de Québec ait placé ses débentures à 60 cents dans la piastre. Sur ce point, il semblera à tout le monde que ces débentures devaient être vendues au plus haut prix possible du marché. Or que dit la preuve au sujet de cette vente à 60 cents dans la piastre ? Prenez le témoignage de M. Price. M. Price était un des directeurs de l'ancienne compagnie, c'est un grand marchand de bois et il est intéressé dans de nombreuses entreprises commerciales de la ville de Québec et un homme bien vu dans cette ville. A la page 94 v qu'il dit au sujet de la vente des débentures :

D. Considéréez-vous que ce fut, ou non, une bonne opération de la part de la compagnie, au point de vue strictement d'affaires?—R. Lorsque vous n'avez qu'une personne qui veuille acheter ce que vous avez à vendre vous êtes généralement content de votre marché.

D. Naturellement il a fallu tenir compte des circonstances. Mais dans ces circonstances, croyez-vous que la compagnie a fait preuve de bon jugement dans cette opération avec M. Davis?—R. Parfaitement, car si la fondation eut été complétée et que la superstructure ne le fut jamais, les débentures étaient absolument sans valeur.

Voilà donc l'opinion de M. Price disant que c'était un très bon marché. Maintenant, M. Gaspard Lemoine, également un des principaux citoyens de Québec, autrefois président, puis vice-président du chemin de fer du lac Saint-Jean et aujourd'hui directeur de la Banque de Québec, dit que ce fut une bonne affaire, qu'à son avis la

compagnie de Québec a agi sagement en vendant ses débentures à 60 cents. Il déclare de plus qu'elle n'aurait pu avoir ce prix nulle part ailleurs. Le témoignage de M. Thomas McDougall est dans le même sens ; M. McDougall est le banquier chez qui les débentures furent déposées par M. Davis pour des avances. Voici ce qu'il dit, à la page 126 de l'enquête :

D. En votre qualité de gérant de banque faisant probablement des affaires de ce genre, voulez-vous dire ce que vous en pensez?—R. Naturellement, en acceptant ces débentures de M. Davis nous les avons prises comme garanties collatérales sur son compte qui était chez nous un compte ouvert pour la construction du pont. Nous n'en avons pas étudié sérieusement la valeur; M. Davis nous les donna disant qu'il avait un bon contrat et nous savions qu'il connaissait bien son affaire.

D. Comme banquier que pensez-vous de l'affaire, pour M. Davis?—R. Comme banquier je crois qu'il courait de grands risques avec ces débentures.

D. Comme banquier vous croyez qu'il courait de grands risques en acceptant ces débentures?—R. Oui.

D. Croyez-vous que ces débentures se seraient vendues à ce prix sur le marché?—R. Jamais.

Et les témoignages de M. Scott et de M. Dumoulin sont dans le même sens. Maintenant pour ce qui est des affaires de la compagnie du pont, le témoignage de l'avocat établit qu'elles ont été conduites sur des principes strictement sérieux. Les témoignages que j'ai cités sont d'hommes dont le jugement et l'honnêteté ne sauraient être mis en doute, d'hommes d'une réputation reconnue de tous. Ils disent que sous l'administration de M. Parent les affaires furent conduites d'une manière parfaite, et le témoignage d'hommes comme ceux qui ont comparu devant le comité doit être flatteur pour M. Parent. En effet leur opinion sur son administration est sûrement flatteuse et un fort témoignage du talent et de l'honnetêté du président de la compagnie du pont de Québec, aujourd'hui président de la commission du Transcontinental. Pour ce qui est de l'administration, il doit être généralement admis, je pense, que tout a été parfait.

J'arrive maintenant à la chûte du pont. Il est vrai que le pont s'est effondré ; mais à qui la faute. On ne jette le blâme sur personne, en ce qui concerne les travaux. Le rapport de la commission royale veut que l'accident soit dû à une erreur de la part de M. Cooper, l'ingénieur consultant.

C'est très bien d'être sage après coup, mais quelqu'un pouvait-il prévoir une telle calamité. Si le Gouvernement eut entrepris de construire le pont, n'aurait-il pas agi de la même manière ? Il est évident maintenant que le moyen le plus sage eût été de choisir trois ingénieurs compétents pour diriger l'entreprise. Cette idée a été émise dans le rapport. Mais en supposant

le choix de ces trois ingénieurs compétents, avez-vous quelque assurance qu'il ne serait pas arrivé un autre accident ? L'expérience sera d'un grand secours pour ces ingénieurs mais nous n'avons aucune assurance que l'emploi de trois ingénieurs compétents, et même plus, préviendra un accident.

Si le Gouvernement eût assumé les biens de la compagnie du pont de Québec en 1903, on a raison de supposer qu'il eut agi de la même manière que la compagnie du pont de Québec en ce qui regarde la continuation des travaux. Les hommes à la tête de cette compagnie étaient d'habiles hommes d'affaires. L'accident n'est dû à aucune faute de la compagnie du pont de Québec. Cette dernière a agi avec la plus grande prudence.

On prétend que M. Hoare ne possédait pas le talent scientifique nécessaire. Mais qui peut dire si M. Hoare ne possédait pas alors l'habileté scientifique voulue? Il faut prendre M. Hoare tel qu'il est. La compagnie du Pont de Québec savait que c'était un homme de grande expérience, d'un talent professionnel reconnu. Il s'occupait depuis trente ans de travaux généraux de ponts et de chemin de fer. Au service de la compagnie dès le début de cette dernière il avait suivi le progrès de ces travaux. Il a surveillé l'exécution des travaux de fondation et fait une des plus belles œuvres du monde, c'est là un fait reconnu et l'on en trouve la preuve dans le fait de la résistance des fondations lors de la catastrophe.

M. Hoare a été reconnu par tous comme un homme possédant les talents nécessaires et éminemment qualifié pour la position. Mais avec la prudence qui la caractérisait, la compagnie du Pont de Québec est allée plus loin et a retenu les services de M. Cooper, une autorité reconnue. A propos de M. Hoare, je citerai, page 103, les paroles suivantes de M. Price :

D. Saviez-vous, ou savez-vous que M. Hoare s'est occupé de grands travaux de construction de ponts, à part les ponts ordinaires de chemins de fer?—R. Je ne sais pas exactement quels travaux il a faits; je sais qu'il a acquis une grande expérience.

D. Dans le sens que vous avez dit?—R. Généralement des travaux de construction de ponts, sur chemins de fer, et travaux en général de génie civil.

D. Mais pouvez-vous dire que vous savez qu'il a été intéressé dans de grands, de très grands travaux de construction de ponts métalliques?—R. Je crois qu'il a construit le plus grand pont pour le chemin du lac Saint-Jean, ou le Grand-Nord, à Hawkesbury, un pont à consoles (cantilever) je crois.

D. Il a construit un pont en fer ou en acier, je suppose?—R. Oui.

D. Pour le chemin de fer du lac Saint-Jean?—R. Ou le Grand-Tronc.

Au dire des directeurs ils étaient parfaitement convaincus que M. Hoare était l'homme qu'il fallait à cette position—autrement ils ne l'auraient pas engagé—et ils avaient toutes les raisons de croire qu'il

pouvait assumer la responsabilité, à cause de sa grande expérience.

Il est bien dit dans le rapport de la commission royale que M. Hoare ne possédait pas la science technique nécessaire pour cette position. Cela est très facile à dire maintenant, mais ces messieurs eussent-ils fait ce rapport avant la catastrophe du pont, alors qu'il était reconnu comme un homme de la plus grande habileté? Avant la chute du pont, personne ne voyait quoique ce fût de mal, personne ne songeait que les travaux n'étaient pas sous la surveillance des meilleurs ingénieurs qu'il fût possible de trouver, et nul n'a donné à entendre que les affaires de la compagnie n'étaient pas bien conduites.

Maintenant que le pont s'est écroulé, on s'applique naturellement à trouver des excuses et à rejeter le blâme sur quelqu'un, et dans le cas présent, c'est sur la compagnie du pont de Québec, dans le but, peut-être, de remporter quelque avantage politique. Cependant, si vous envisagez la chose avec équité et fanchise, je suis d'avis qu'il n'y a rien dans la preuve, ni dans es circonstances, de nature à justifier l'accusation qu'il y a eu absence de soins ou négligence de la part du Gouvernement ou de la compagnie du pont. Je suis d'avis que, dans les circonstances, la Chambre n'a rien autre chose à faire, que de concourir dans les conclusions du rapport de la majorité. Ce rapport n'indique pas les causes de la chute du pont, qui est une question sur laquelle des hommes de l'art seuls peuvent se prononcer; sur ce point, il nous réfère tout simplement à la preuve faite devant la commission d'enquête où des spécialistes ont traité la question. Mais le rapport de la minorité entreprend de jeter le blâme sur M. Hoare. S'il y a blâme à adresser à quelqu'un ce doit être à M. Cooper, mais je ne crois pas que l'un de nous prétende que M. Cooper n'était pas regardé comme une autorité. Il est vrai que son jugement a failli dans le cas présent, mais les plus grands savants du monde commettent des erreurs, et leur jugement est, parfois, exposé à se trouver en défaut. Je propose donc que nous approuvions le rapport de la majorité.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer, appuyé par mon honorable ami le député de Huntingdon (M. Walsh) :

Que ledit rapport ne soit pas adopté mais qu'à sa place cette Chambre adapte le rapport dissident proposé par la minorité dudit comité spécial tel qu'il est consigné dans les minutes dudit comité.

C'est une tâche bien ingrate que celle d'avoir à parler sur une question de pareille importance à quelques heures seulement avant la prorogation. Je crois cependant de mon devoir de communiquer à la Chambre quelques renseignements touchant les conclusions auxquelles est arrivée la minorité à ce sujet. Il semble que ce soit là une fatalité. Quand nous avons voté $1,000,000 pour aider à l'entreprise, c'était, si ma mémoire est bonne, vers la fin de la session ; quand nous avons accepté le malheureux arrangement de 1903, qui a été la cause de ce grand désastre et nous a mis dans l'impasse actuelle, ce fut quarante-huit heures avant la clôture de la session, et voici que, à quelques heures de la fin de la présente session, nous sommes tenus de considérer la question sous tous ses aspects et, de toute nécessité, obligés d'être extrêmement brefs dans les observations que nous avons à faire. Je sens qu'il est de mon devoir de dire que les travaux du comité ont revêtu le caractère le plus agréable, que la minorité n'a à se plaindre de rien à cet égard. Le président a été invariablement impartial, et si charmantes furent nos relations que, le dernier soir, lors de notre réunion pour arrêter la rédaction définitive du rapport, bien que nous fussions en majorité, supposant par fiction que mon honorable ami de Bellechasse (M. Talbot) était présent, nous avons présumé que son opinion serait contraire à la nôtre, et, bien qu'en réalité nous fussions en majorité, notre rapport fut tenu pour rejeté et il vient ici comme rapport de la minorité.

Je ne puis m'empêcher de voir dans cette affaire une leçon pour nous. Nous devrions, je crois, adopter quelque règle en vertu de laquelle des questions de cette importance ne pourraient être soumises à l'examen de la Chambre à une période aussi avancée de la session. Ce serait, je crois, une protection pour le Gouvernement, et cela empêcherait que notre manière d'agir fût comme je crois qu'elle l'est en ce moment, un mépris des droits du peuple.

Bien que nos relations aient été tout le temps charmantes, quand vint le moment d'étudier les conclusions des travaux du comité, mes honorables amis de ce comité parurent avoir envisagé la question comme de peu d'importance. Examinez leur rapport ; c'est un simple récit de faits que n'accompagne aucun examen critique. Les origines de la compagnie, les octrois qu'elle a reçus, l'arrangement de 1903, tout cela y figure, mais quand vous arrivez au terrible accident qui a coûté au pays 100 existences et entraîné une perte qui, dans mon opinion, s'élèvera à plus de $7,000,000, ils ne paraissent pas voir là plus d'importance que dans le bris d'une fenêtre dans un édifice en construction.

M. TALBOT : Qu'est-ce que l'honorable député désirait que le comité dît au sujet de l'accident ?

M. MONK : Je croyais que, nonobstant les tendances politiques, la majorité considérât l'affaire comme une grande question nationale, une grave catastrophe nationale, quelque chose de sérieux au sujet duquel il ne sert de rien d'essayer de cacher les coupables. Il vaut mieux blâmer qui doit l'être

et tâcher d'arriver à des conclusions qui s'imposent d'ailleurs. Les conclusions auxquelles a abouti la minorité sont presque identiques dans les termes à celles de la commission d'nquête. Le Gouvernement trouve-t-il à redire aux conclusions de la commission qu'il a nommée pour s'enquérir en cette affaire ? Il n'y a rien dans le rapport de la minorité que vous ne trouverez dans le rapport très intelligent, très complet auquel le Gouvernement paraît avoir adhéré et auquel ont abouti les commissaires royaux chargés de rechercher les causes de ce désastre. La commission n'avait pas, comme nous, à s'occuper de cet élément tout particulier de l'affaire, mais son programme était si vaste qu'elle s'en est occupée pour arriver précisément aux mêmes conclusions que nous quant au côté financier de la question et au contrôle des plans du pont—ou plutôt l'absence de contrôle dont le ministre des Finances porte si grandement la responsabilité,—absence de contrôle sur laquelle je serai heureux d'entendre les explications qu'il pourra offrir à la Chambre. Je ne veux pas insinuer que le ministre des Finances n'a pas tenté un effort dans ce cas,—comme d'ailleurs il l'a fait dans tout ce qui touchait au pont de Québec,—mais il a finalement succombé et il est responsable de l'impasse où nous nous trouvons présentement.

Permettez-moi de parler brièvement des objectifs de l'enquête, car je crois nécessaire de les faire ressortir. Nous avions mission de rechercher les conditions et garanties sous lesquelles le Gouvernement avait donné de l'argent à la compagnie du pont de Québec, endossé et garanti les obligations de cette compagnie et quel était notre recours dans le moment présent ; nous avions aussi mission d'examiner la nature des précautions prises par le Gouvernement pour assurer à cette vaste structure des plans convenables et suffisants.

Maintenant un mot de la situation financière. Mon honorable ami qui a ouvert le débat sur la question, a parlé des hommes qui composaient la compagnie. Je connais la plupart d'entre eux; ce sont certainement des hommes capables. Je connais depuis longtemps M. Sharples et je n'ai que du bien à dire de lui. Je connais M. Laliberté depuis longtemps ; c'est un très estimable citoyen. De fait, la plupart d'entre eux sont des hommes estimables. Dans le cas présent, ils paraissent avoir prêté leurs noms à une entreprise qui, dès ses débuts, considérée purement à un point de vue financier, était absolument ridicule, parfaitement absurde. Voici une compagnie qui avait pour but la construction d'un pont qui ne pouvait coûter moins de $6,000,000 ; et c'était là une estimation très modérée. Qu'ont-ils mis dans l'entreprise ?

Tout au plus $65,000, à l'origine de l'entreprise. C'était là le capital versé de cette ridicule compagnie ; puis, de cette somme, $20,000, au très bas mot, tel que mentionné dans notre rapport, furent donnés aux directeurs de la compagnie, et cela contrairement à l'acte constitutif de la compagnie. L'article 8 de l'acte de 1887, constituant la compagnie, définit dans quelles circonstances le capital peut servir à des paiements, et ce n'est pas en vertu de cet article que le capital pouvait servir à payer les directeurs de leurs travaux. La mention de travaux paraît absurde ; ces directeurs n'en ont fait aucuns. Nous voyons dans notre rapport, qu'en réduisant à $45,000 le capital-actions d'une compagnie organisée en vue d'une entreprise qui ne pouvait coûter moins de $6,000,000. Je dis qu'ils ont eu plus de $20,000. A la page 27 du dossier imprimé, vous trouverez $5,200 de plus. Il y eut quelque doute à ce sujet, et mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) et mon honorable ami de Huntington (M. Walsh) ne parurent pas convaincus. Nous avons fait rapport—et là-dessus il ne peut y avoir l'ombre d'un doute—que les directeurs avaient reçu $20,000 à même les $65,000. J'affirme qu'il est en preuve, devant le comité, qu'ils ont eu $25,200 d'actions à même les $65,000. Mais pourquoi insister là-dessus ? Au Sénat, il n'y a pas longtemps, une réponse a été faite par l'honorable secrétaire d'Etat à l'honorable sénateur Landry, et que comporte cette réponse ? On la trouvera sous le titre : " Paiements aux directeurs du pont de Québec ". Le renseignement est authentique ; il n'existe aucun doute à ce sujet : les patriotes, qui ont tant fait pour l'entreprise et leur pays, d'une façon si désintéressée, ils ont reçu suivant la réponse faite par l'honorable M. Scott (réponse fournie par la compagnie du pont), $49,691.01 sur un capital-actions réellement versé de $65,000.

M. TALBOT : Mon honorable ami me permettra-t-il une légère rectification ? Je sais qu'il désire être juste ; mais quand il déclare qu'il n'y a eu que $65,000 payés, il sait mieux que cela.

M. MONK : Je parle de la compagnie à ses débuts. Je parlerai tantôt de ce qui est arrivé en 1903 ; et ce qui est arrivé en 1903 fut une déception et un piège, tout comme ce qui m'occupe en ce moment, les directeurs, sur un capital-actions de $65,000 reçurent pour eux-mêmes $49,601.01—le secrétaire, $14,890 et M. Hoare, l'architecte ou ingénieur du pont, $45,150. Le personel de cette compagnie eut donc $111,641.01 sur un capital-actions payé de $65,000. La situation financière aboutit à ceci, que cette compagnie doit à l'Etat, en ce moment, $6,000,000. Il n'y a pas d'erreur à ce sujet. Je n'ai pas entendu mon honorable ami (M. Wm Chisholm), au cours de son copieux commentaire sur cette question, indiquer quelque erreur dans nos calculs. Ils dépassent $6,000,000. En droits de douanes, la compagnie doit au Gouvernement $100,-

000 et plus. Ce qu'elle doit encore à Québec et dans les environs, je l'ignore. Quel est son actif ? Rien. Il y a des piliers. Il y a quelques charpentes en fer et quelques matériaux. Quelle en est la valeur ? Rien. Il est possible que les piliers soient utiles si le nouveau bureau découvre qu'ils sont utilisables. Mais j'ai posé à M. Halgate cette question : "A quoi peuvent servir ces piliers ?" Il a répondu : "Je l'ignore, il est douteux qu'ils puissent être de quelque service, parce que tout nouveau plan peut différer absolument de l'autre ; mais ils peuvent peut-être servir". Je ne le nie pas. Il est possible aussi qu'on soit obligé de les démolir. Les matériaux ne peuvent être que très peu utiles. Je dis donc que cet actif est sans valeur.

Cette compagnie est un corps absolument insolvable, et le Gouvernement l'a reconnu aujourd'hui. Mais il ne l'a pas reconnu en 1903, quand cette compagnie vint à nous, n'ayant aucun actif quel qu'il fût, avec une dette flottante de plus de trois quarts de millions. Voilà, je l'affirme, l'aspect financier. Dans leur rapport, nos honorables amis ont tenté de démontrer qu'il y avait un actif. Dans la réalité, il n'y a rien. Mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron) est d'avis que le nouveau bureau change l'emplacement du pont. Il est très probable qu'il le fera. D'après la preuve que j'ai entendue, il me semble impossible que le nouveau bureau accepte l'emplacement actuel. Nous le saurons quand le bureau aura fait rapport. Après que toute cette perte a été encourue ; après que des centaines de vies ont été sacrifiées, le Gouvernement a fait aujourd'hui ce qu'il aurait dû faire dès le commencement ; il a commencé à étudier les plans ; il ne l'avait jamais fait avant aujourd'hui. J'affirme que le Gouvernement n'a jamais examiné les plans de cette compagnie. Voici que nous avons à construire le plus grand pont du monde, dont le pareil n'a jamais été vu. Nous y étions concernés à ce point que nous avions accordé l'argent pour toute l'entreprise, et le Gouvernement je suppose que c'est le ministre des Finances poussé, influencé par quelques forces occultes et le Gouvernement n'a jamais trouvé opportun de vérifier les plans, de savoir ce qui allait advenir de tout cela. C'est là une très forte affirmation, et je vais essayer de la prouver. C'est ce que la commission d'enquête a trouvé. Elle l'a délicatement laissé entendre. Elle ne s'est pas servi de termes trop forts. Je crois le temps venu de proclamer la vérité. Mais elle dit : "Le malheur est que ces plans ne furent jamais étudiés par le Gouvernement." Qu'est-il arrivé ? Vous aurez peine à le croire, mais cela ressort des investigations de la commission d'enquête et de la preuve faite devant notre propre comité. Nous l'avions dans les découvertes et dans la preuve obtenues par la commission d'enquête, même si nous n'avions pas interrogé de témoin. Mais nous en avons entendu quelques-uns et tous quatre nous sommes arrivés à la même conclusion que la commission d'enquête ; nous avons au moins cette satisfaction. Parlons des plans. Le croiriez-vous, monsieur l'Orateur, qu'à propos de ce pont, le plus grand du monde, M. Hoare, un très charmant homme, je n'en doute pas, mais compétent comme ingénieur des ponts tout autant que je puis l'être, envoya au Gouvernement les devis (imprimés) que le Gouvernement passa aux entrepreneurs du pont quand nous votâmes des subventions pour des ponts comme nous en avons voté beaucoup hier soir. Il établit ces devis pour le pont de Québec et les transmit au Gouvernement comme les devis du pont de Québec, avec une arche de 800 pieds. Est-ce croyable ? C'est pourtant le cas. Qu'arriva-t-il ? M. Douglas, notre ingénieur des ponts, les trouva défectueux. Il se hasarda à faire rapport au Gouvernement que l'unité de pression était trop considérable, ce qui, en autant que je comprends le langage de ces messieurs, voulait dire que le poids était trop grand eu égard à ces devis. C'était un avertissement, mais le Gouvernement n'en tint aucun compte. Voilà une construction dont les plans avaient été établis par la compagnie de construction elle-même, la Phœnix Bridge ; le Gouvernement ne fit aucun cas de l'alarme sonnée par M. Douglas. La compagnie du pont a pris M. Cooper pour ingénieur consultant. M. Cooper est un ingénieur éminent. C'est un homme de 70 ans, et, sauf une fois, si je suis bien renseigné, il ne s'est jamais rendu près de la construction ; et celui qui est réellement responsable de la préparation des plans, c'est M. Szlapka, ainsi que M. Deans. Qu'est-ce que M. Deans ? L'ingénieur en chef de la Phœnix Bridge Company, et le premier venu sait que M. Deans est un ingénieur très téméraire. C'est un homme habile qui vise à la construction économique, et ces visées ont déjà eu pour conséquences des désastres pénibles aux Etats-Unis.

Le Gouvernement aurait pu apprendre tout cela assez facilement ; il ne s'est pas donné la peine de s'enquérir. Mais le moment critique vint ; le moment où le ministre des Finances entre en scène—je connais trop le mnistre des Finances pour ne pas croire qu'il aurait agi autrement, laissé à lui-même dans cette affaire. Le moment critique, ce fut quand les plans furent soumis à l'approbation du Gouvernement. N'oubliez pas, monsieur l'Orateur, que lorsque nous avons accordé la subvention, nous avons stipulé que nous aurions le contrôle des plans et qu'ils seraient sujets à notre approbation. Nous mettons toujours cette condition. Mais plus tard, en 1903, en concluant ce désastreux arrangement, nous avions expressément stipulé dans l'acte adopté à la fin de la session, que nous aurions le contrôle des plans et que nous aurions la surveillance de leur exécution. Je puis dire aujourd'hui à cette Chambre que,

une fois l'acte adopté, le Gouvernement se désintéressa complètement de ces plans et n'en prit nul souci. Le Parlement—comme nous le disons fort justement dans notre rapport—avait, dans cet acte, imposé au Gouvernement le devoir de surveiller les plans de cette structure immense et incomparable. Mais après l'adoption de l'acte, le Gouvernement ne s'en occupa point. En juillet 1903, quand fut organisé tout ce projet dont nous n'entendîmes parler que vers la fin d'octobre 1903, alors que le Parlement allait être prorogé, cette affaire vint devant le Gouvernement et qu'arriva-t-il ? Je dis qu'il est difficile d'ajouter foi à l'histoire qui se déroule à moins d'en chercher les éléments dans la preuve. M. Schreiber est un très bon ingénieur ; il y a beaucoup de bons ingénieurs, mais quand vous venez examiner les plans d'un pont à côté desquels le pont jeté sur la Forth est une petite affaire, il faut à vos experts une habileté, une prudence spéciales. Que fit M. Schreiber ? En juillet, il demanda au Gouvernement, en raisonnant sa demande, d'employer un spécialiste en ponts pour surveiller ces plans, et si cela avait été fait, je n'hésite pas à dire—de fait j'ai posé la question à M. Halgate et il a donné une réponse qui, attentivement lue, conduit à la même conclusion—je n'hésite pas à dire que si cela avait été fait la fatale défectuosité dans le pont aurait été découverte. Il a été dit par M. Halgate et ses collègues que, après le désastre, le Gouvernement avait chargé un ingénieur des ponts des Etats-Unis de faire une investigation et de lui indiquer où était la défectuosité.

M. Douglas, notre propre ingénieur, l'avait également signalé. Je crois que M. Cooper, qui après tout, n'a qu'une tête sur les épaules, n'a pas vu ce défaut ; il lui a échappé. Un homme ne peut jamais conduire seul une entreprise comme celle-là ; c'est impossible. Et, monsieur l'Orateur, eut-on pris cette précaution, eut-on écouté M. Schreiber, nous n'aurions pas à regretter et déplorer ces grandes pertes de vie et d'argent. Mais qu'arriva-t-il? Cette narration devient de plus en plus extraordinaire ; c'est un véritable roman. J'aurais dû dire en effet que la demande de M. Schreiber ayant été soumise au Gouvernement, celui-ci y accéda et un arrêté du 26 juillet l'autorisait à employer un spécialiste. Les intéressés ne voulurent pas. M. Cooper prenait cela pour une insulte. Où était l'insulte, quand c'était le Gouvernement qui finançait l'entreprise et était chargé de surveiller l'exécution des plans? La correspondance est là, mais je crains, en m'y attardant, de perdre trop de temps.

Quelques hon. DEPUTES : Continuez.

M. MONK : Le sujet est tellement important que je dois en parler un peu au long. M. Cooper ne voulut pas souffrir l'intervention d'un autre ingénieur, et écrivit à M. Hoare, de la compagnie du pont, et dit au Gouvernement que cette démarche était rien moins qu'extraordinaire. Extraordinaire? Comment? Le public canadien fournissait tous les fonds de cette entreprise, le Gouvernement était chargé de surveiller l'exécution des travaux, et on lui demanda de faire faire un examen désintéressé des plans. Qu'y a-t-il de si extraordinaire à cela? Qu'arriva-t-il? Le croira-t-on? Le Gouvernement abandonna l'idée d'un examen spécial des plans, qui restèrent au département des Chemins de fer, enfermés dans une grosse malle, tous ayant été approuvés dans les circonstances que j'ai signalées, et sans recevoir la sanction d'un ingénieur en ponts métalliques. Bien, monsieur l'Orateur, je crois à propos de ces plans, que la minorité du comité a raison de dire, comme l'a dit la commission et comme le dira tout homme qui lira la preuve, que les plans de cette immense charpente n'ont pas été examinés par les personnes compétentes.

Il résulte donc que nous avons avancé les fonds pour construire le pont, sans exercer aucune autorité sur l'exécution des plans, bien que le Gouvernement fut spécialement chargé de cette mission ; et ici encore le Gouvernement a fait montre de ce même esprit pusillanime qui a caractérisé sa conduite dans toute cette vaste entreprise. Et le député d'Antigonish (M. Chisholm) l'a admis quand il a dit : le Gouvernement avait confiance en l'habileté de M. Cooper, et tout lui paraissait satisfaisant, pourvu que la solidité prévue au devis fût maintenue.

Telles sont les conclusions de la minorité du comité : d'abord, au point de vue financier, c'est une perte sèche ; puis, au point de vue des plans, aucune surveillance ni raisonnée ni pratique n'a été exercée. Les plans ont été approuvés pour la forme, et rien de plus, et quand nous nous arrêtons à réfléchir sur l'immensité de cette entreprise, et les dangers qui entouraient la constructions d'un pont aussi gigantesque, sans rival dans l'univers, il me semble que nous avons le droit de dire que le Gouvernement n'a pas pris les précautions voulues au sujet des plans.

Mais, je me hâte d'arriver à ce qui me paraît être le point fondamental. Le passé est passé et nos larmes ne répareront rien, bien qu'il soit nécessaire d'établir la responsabilité et de dire où est la cause du malheur. Mais aujourd'hui, voici une proposition que le Gouvernement soumet à notre étude quelques heures avant la clôture. Qu'on n'oublie pas que cet accident est arrivé le 29 avril 1907. Crainte de malentendu, je crois exprimer fidèlement l'opinion de mes deux collègues de la minorité du comité en disant qu'à notre sens il s'agit non seulement d'une grande entreprise d'intérêt national, mais que ce pont doit être construit immédiatement. Je ne veux pas qu'on me fasse la guerre dans ma province en disant que je suis opposé à cette grande en-

treprise. Je crois au contraire qu'il faut le reconstruire tout de suite. Dans mon opinion, quand le Gouvernement a nommé cette commission d'hommes éclairés, il aurait dû en même temps nommer une commission d'ingénieurs pour dresser les plans. Ces plans auraient dû être devant le Parlement dans le mois de janvier dernier et peut-être aussi le contrat. Nous aurions dû être prêts, il y a plusieurs mois, de terminer ces arrangements et de prendre une décision sur l'achèvement de cette grande entreprise. Au contraire, nous voici, monsieur l'Orateur, à la fin de la session, en présence de quoi ? En présence d'un projet pour indemniser les actionnaires. C'est virtuellement la proposition du Gouvernement. Je vais définir ma manière de voir sous ce rapport.

Avons-nous l'autorité voulue dans le moment pour construire le pont ? Je m'en rapporte à la loi du Transcontinental-National adoptée en 1903, qui dit que le Gouvernement a non seulement l'autorité voulue mais est obligé, aux termes d'une convention conclue avec la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, de construire une ligne entre Winnipeg et Moncton. Je dis que cette loi donne le droit de construire aussi bien les ponts que le chemin de fer lui-même. Cette loi donne le pouvoir de jeter des ponts sur toute rivière et sur tout cours d'eau que traverse cette ligne, et par conséquent, nous avons le pouvoir de construire le pont du Saint-Laurent. Il n'y a pas de doute à cela. Ce serait trop long de citer la loi, mais elle ne laisse aucun doute sur ce point. Tout ministre de la Justice qui lit la loi de 1903 verra non seulement que le Gouvernement a l'autorité de prélever les fonds nécessaires, mais qu'il a le pouvoir, qu'il est tenu même aux termes de la convention annexée à la loi de construire le chemin de fer et de construire le pont.

Donc je dis qu'aussitôt après l'accident car à présent je m'en tiens aux événements survenus depuis cette épouvantable catastrophe—le Gouvernement aurait pu nommer la commission pour laquelle il nous a demandé l'autre jour un montant de $25,000 dans les crédits que la Chambre a votés. Il avait l'autorité de nommer une commission d'ingénieurs pour la mettre immédiatement à l'œuvre. Aucune législation n'était nécessaire. La loi nous autorise à finir le pont comme elle nous autorise à finir la ligne. On critique l'évaluation que le chef de l'opposition a faite du coût du Transcontinental. Je la critique moi-même. Je la trouve trop modérée ; la ligne coûtera plus cher qu'il a dit. Mais nous sommes pris nous devons la construire coûte que coûte, et nous la construirons. Je dis que le Gouvernement avait tous les pouvoirs voulus pour terminer l'ouvrage. Et qu'est-ce que le ministre des Chemins de fer veut que nous fassions à présent ? Il veut que le Parlement autorise le Gouvernement à payer de l'argent à droite et à gauche en vertu de la convention du 19 octobre 1903. D'abord $265,000, le montant du capital-actions. Je me permettrai une parenthèse. L'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) m'a dit que je me trompais quant au montant du capital-actions. Nous avions en 1903 imposé comme condition à la compagnie de souscrire $200,000 de plus. C'était la condition à laquelle nous accorderions la garantie de l'Etat. Cette somme devait être affectée à payer l'escompte sur les obligations. Elle n'a jamais rempli cette condition. Elle envoya au ministre des Finances un certificat attestant qu'elle s'y était conformée mais ce n'était pas tout à fait exact, il manquait $96,000, le montant souscrit par l'entrepreneur du pont qui avait versé les obligations de l'ancienne compagnie plus l'escompte et qu'il acquitta à échéance à même le montant garanti. Tel est l'historique des $200,000 d'actions supplémentaires. Ce qu'on nous demande aujourd'hui, c'est de rembourser ce montant. Le pont gît sous le fleuve, enserrant encore dans ses terribles étreintes les corps de plusieurs des victimes de ce jour fatal, et on nous demande de rembourser $265,000 aux actionnaires. Sommes-nous obligés de les payer ? Nullement. Aux termes de la convention, nous nous sommes réservés le droit d'exproprier la compagnie quand le pont serait livré au trafic. Il en est loin aujourd'hui.

Non seulement nous demande-t-on de rembourser les actionnaires, mais l'intérêt à 5 p. 100 depuis que les certificats d'actions leur ont été délivrés. Ainsi, celui qui a souscrit $94,000 a reçu son certificat immédiatement, mais n'a versé le montant que trois ans après. Nous sommes appelés à payer 5 p. 100 depuis le jour de l'émission du certificat. Et 10 p. 100 de prime. Et que sais-je encore. Qui sait combien cette compagnie doit. J'ai demandé mainte et mainte fois aux témoins devant le comité : Avez-vous un bilan des affaires de la compagnie ? Ils n'en avaient pas. Qui sait ce que nous faisons en nous chargeant des dettes de la compagnie, car le contrat stipule que nous devons nous charger des dettes de la compagnie, contractées, avec le consentement et l'approbation du Gouvernement. Voilà des termes bien vagues. Je suis positif que dès que cette résolution sera devenue loi, les réclamations vont commencer à pleuvoir dru comme mouche. Pourquoi les paierions-nous ? Rien ne nous y oblige. J'ai encore confiance, une grande confiance en mon très honorable ami sir Wilfrid Laurier, et j'espère qu'il retirera cette résolution, car si nous l'adoptons, elle aura pour effet de nous plonger dans un océan de dettes dont nous ne connaissons pas les bornes. Mais chose certaine, si cette résolution est adoptée, il est admis

que nous aurons à payer en premier lieu près de $600,000 aux actionnaires.

M. A. K. MACLEAN : Non, $265,000.

M. MONK : Et 5 p. 100 pendant 5 ans, plus 10 p. 100 de prime ; c'est facile à chiffrer. Ce montant est facile à établir et à savoir, mais d'autres réclamations vont surgir dont il est impossible d'estimer le montant.

M. BERGERON : Et la ville de Québec et sa subvention ?

M. MONK : Ces actionnaires étaient des hommes valeureux, mais ils ont pris bien soin de se protéger de toute façon. La Chambre verra dans la convention une clause stipulant le paiement d'une subvention par la ville et par la province de Québec après que tout le monde aura été payé. Les actionnaires ne sont pas si à plaindre que nous devions nous imposer le sacrifice qu'on nous demande. Chaque jour voit sa kyrielle d'actionnaires désabusés. Lorsque, il y a quelques années, je demandai au Gouvernement, de mon siège à la Chambre, de venir en aide aux déposants de la Banque Ville-Marie, dans des circonstances que je croyais justifiables, l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) me répondit que le Gouvernemet n'était pas une institution de charité, qu'il y avait des perdants dans les banques comme dans le commerce. Comme résultat du travail de cette commission, dans laquelle j'ai pleine confiance, si l'on trouve que ces piles peuvent être utilisées, ou si l'on découvre quelque raison valide pour rendre justice à ceux des actionnaires de la compagnie qui ont versé de l'argent dans l'entreprise, et à ceux-là seulement, je serai le dernier à soulever des objections. Mais je dis que débuter comme nous le faisons ici, et sans raison, par cet énorme supplément de dépenses, est absolument injustifiable.

Le Gouvernement peut entreprendre la construction du pont sans aucune législation spéciale. Il n'y a pas de doute à cela. Mais, dans tous les cas, pourquoi avoir recours au moyen qu'on nous propose ici ? En conversation, l'autre jour, avec un ingénieur distingué, que j'aimerais voir employer à ces travaux, si c'était possible, je donnai à entendre qu'il faudrait bien trois mois pour préparer les plans. Il hocha la tête et déclara qu'il faudrait beaucoup plus que trois mois. Dans trois mois, nous serons à la veille d'une autre session. Puis il faut demander les soumissions, dresser les contrats. Pourquoi alors adopter une résolution qui nous engagera de plus en plus dans ces méthodes désastreuses et peu pratiques de conduire une grande entreprise nationale.

M. A. K. MACLEAN (Lunenburg) : A cette phase de la session, à la veille de la clôture, je n'entends pas abuser de mon privilège d'adresser la parole. Quelques instants vont me suffire. Il n'y a rien de bien difficile ni de bien compliqué au sujet de tout ce qui concerne le pont de Québec. J'admets avec l'honorable député qui m'a précédé (M. Monk) que l'effondrement du pont de Québec est une calamité publique. Mais je crois que les honorables députés devraient la traiter comme telle en la discutant, au lieu de perdre leur temps à s'apitoyer sur notre malheur. L'honorable député (M. Monk) trouve à redire parce que la majorité du comité n'a pu arriver à la même conclusion que la commission royale. Je prétends que l'attitude de la majorité du comité est la plus convenable. Aussitôt après le désastre, dans le mois d'août l'année dernière, le Gouvernement, très sagement, nomma une commission pour s'enquérir des causes de l'accident et de tout ce qui se rapportait au pont. C'était nécessairement une question technique, qui ne pouvait être étudiée que par des hommes de l'art. Plus tard, la commission déposa son rapport devant le Parlement. La majorité du comité, voyant qu'il s'agissait d'une question technique, n'a pas cru devoir passer jugement.

Or, l'honorable député se vante que le rapport de la minorité sur ce point s'accorde avec celui de la commission. Eh bien! si cette déclaration est de nature à rassurer l'esprit des honorables députés, ils sont libres de s'en contenter. Mais je soutiens que la minorité du comité nommé pour examiner et connaître les affaires de la construction du pont de Québec et plus tard les causes de son écroulement, n'a pas plus d'idée des causes de ce désastre que les momies dans le tombeau des Pharaons. J'ai une haute opinion des connaissances et du jugement des membres de la minorité du comité mais je prétends qu'il n'ont aucune preuve devant eux et qu'ils étaient incapables d'arriver à aucune conclusion sérieuse quand ils ont dressé le rapport qu'ils appellent le rapport de la minorité, un rapport dont se glorifient l'honorable député (M. Monk) et ses confrères, parce qu'il s'accorde avec celui de la commission royale.

Maintenant, quelques mots sur l'historique de ce projet, qui a pris origine dans la cité et la province de Québec. L'idée de construire le pont a pris naissance dans la province de Québec et, naturellement, la population de la cité et de la province avait bien des raisons pour désirer la réalisation de ce projet. Ce n'était pas alors une question politique ; tout le monde indépendamment des partis, dans le voisinage de Québec était désireux d'y engager quelques piastres. Quand le parti conservateur était au pouvoir, il promit mainte et mainte fois d'aider l'entreprise. Une fois, M. T. Chase Casgrain, à ce moment procureur général de la province de Québec, déclara publiquement que les représentants de la province dans le gouvernement de sir John Macdonald devraient démissionner si le gouvernement fédéral ne remplissait pas sa promesse

de subventionner cette entreprise. Ce n'est toutefois qu'à l'arrivée au pouvoir de l'actuel gouvernement que l'entreprise fut subventionnée. La compagnie a été fondée d'abord en 1887. L'honorable député critique le montant de son capital. Il était minime en effet, $65,000 versées, mais le montant souscrit était au delà de $100,000, et la différence était certainement un crédit réalisable. A part cela, la province avait voté une subvention de $250,000 et la ville de Québec une subvention de $300,000. De sorte qu'à cette phase, la compagnie avait un actif d'au moins un demi-million. En 1900, elle avait si bien réussi qu'elle était en mesure de signer un contrat avec M. M. P. Davis pour la construction des fondations. C'était une adjudication de $1,000,000. Le Gouvernement approuva les plans et l'entreprise fut achevée selon les termes de ce contrat. M. Hoare avait à ce moment la direction des affaires de la compagnie du pont de Québec.

Je tiens à faire observer à la Chambre que la construction des fondations du pont était une entreprise probablement aussi importante et aussi difficile que la construction de la charpente métallique. M. Schreiber déclara dans son rapport au Gouvernement que M. Hoare, dans son opinion, avait les connaissances voulues pour surveiller la construction des fondations. Le fait que cette œuvre a résisté, l'année dernière, au choc de l'effrondrement, prouve l'efficacité et l'exactitude du travail de l'entrepreneur, et de la surveillance de M. Hoare, qui avait alors la direction des travaux pour la compagnie du pont.

Plus tard, la compagnie dut s'occuper de la construction de la superstructure, et voici comment elle s'y prit : elle fit préparer sous la direction de M. Hoare, un plan général du pont, puis elle demanda des soumissions aux premiers constructeurs de ponts de l'Amérique, exigeant avec la soumission les plans et le devis des soumissionnaires. L'heureux soumissionnaire fut la compagnie de ponts métalliques Phœnix, la maison la mieux connue et probablement la plus importante en Amérique. Ses plans et devis furent adoptés. A ce moment, la compagnie du pont de Québec engagea les services de M. Cooper, ingénieur de New-York, comme ingénieur consultant. Je dois dire que la profession considérait M. Cooper comme le plus capable des architectes-constructeurs de ponts sur le continent, peut-être au monde. Je tiens à appuyer pour un instant sur ce détail, qui est important, car il fut connu par la suite que le Gouvernement, que la compagnie du pont de Québec, que tous les intéressés s'en rapportaient beaucoup au jugement de M. Cooper ; et, croyant avoir à leur emploi un des hommes les plus capables qu'il était possible d'avoir dans l'univers entier, il était tout naturel pour eux de se fier en grande partie à son jugement. Je vais lire ici ce que la commission royale dit de M. Cooper :

M. Théodore Cooper, de New-York était l'ingénieur consultant. Il avait peu de rivaux sur le continent pour l'étendue de son expérience, l'intégrité de sa réputation et la pénétration de son esprit. Sa nomination aurait reçu l'approbation générale. Les devoirs précis de M. Cooper consistaient à examiner, corriger et approuver les plans préparés par les entrepreneurs, et à donner au besoin à M. Hoare des conseils professionnels. M. Cooper et son premier aide M. Berret Berger, avaient fait un examen des plus complets et des plus minutieux des plans. M. Cooper, pour les raisons qu'il a données dans sa déposition, nommait les inspecteurs tant à l'usine que sur les lieux de la construction, et exigeait qu'ils lui fissent des rapports fréquents et détaillés. M. Cooper dit qu'il désirait ardemment conduire cette entreprise à bonne fin parce qu'il voulait qu'elle fût le couronnement de sa carrière, et pour cette raison, il y apportait un soin spécial. Le rang qu'il occupait dans la profession était si élevé que sa nomination ne laissa plus d'inquiétude dans l'esprit des intéressés quant au résultat.

Tel est le verdict de la commission au sujet des capacités de M. Cooper comme ingénieur. Au commencement de son rapport, la commission résume ainsi ce verdict:

Le dossier professionnel de M. Cooper était tel que son choix pour remplir la position responsable qu'on lui confia était justifié, et il méritait la confiance que reposaient en lui les ingénieurs du Gouvernement, de la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec et de la compagnie métallurgique Phœnix.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je demande en toute justice, que pouvions-nous attendre de plus du Gouvernement dans les circonstances ? Il croyait que la compagnie du pont de Québec avait à son service comme ingénieur consultant le meilleur constructeur de ponts en Amérique, un homme occupant le premier rang dans sa profession, et possédant une grande expérience. Il est vrai, comme l'a dit l'honorable député qui m'a précédé, que M. Schreiber avait suggéré aussi la nomination d'un ingénieur consultant pour le Gouvernement, et que cette proposition fut approuvée par le conseil des ministres. Plus tard on apprit que M. Cooper s'opposait à la nomination d'un ingénieur consultant pour le Gouvernement, et M. Schreiber, en présence de cette opposition, fit rapport au Gouvernement qu'il avait une telle confiance en l'habileté et l'intégrité de M. Cooper, les intérêts du Gouvernement et ceux de la compagnie du pont étant communs, qu'à son avis ils pouvaient se fier uniquement à lui. En conséquence, le Gouvernement abandonna l'idée de nommer un inspecteur. Il est très facile de critiquer.

Si le pont ne s'était pas écroulé, la réputation de M. Cooper aurait grandi, et M. Hoare aurait passé parmi la profession au Canada pour un constructeur de ponts émérite, mais malheureusement, l'on fit une erreur fondamentale dans la préparation des plans du pont ayant été revisés et approuvés par M. Cooper et par M. Schreiber pour

le Gouvernement du Canada, ce n'est pas une critique honnête d'accuser le Gouvernement de négligence et d'avoir manqué de précautions au sujet de l'inspection.

En 1903, disais-je, la compagnie du pont avait achevé les fondations et s'occupait de la construction de la superstructure. Ses finances n'étaient pas très florissantes, et vers la fin d'octobre de la même année, elle écrivit au département des Chemins de fer et des Canaux, peut-être au Gouvernement, lui exposant sa situation et demandant de l'aide sous forme d'une garantie de ses obligations. Cette demande fut accordée et une convention fut signée et le Parlement la ratifia en octobre 1903. Une des stipulations du marché était que la compagnie verserait encore $200,000 de capital. L'honorable député (M. Monk) a dit qu'une partie de cette condition ne fut pas remplie. Bien, si elle ne l'était pas au moment de l'émission des obligations, elle l'a été incontestablement par la suite. Au pis aller, ce fut un retard dans l'accomplissement de cette condition, mais elle fut remplie subséquemment. Je doute même si ce défaut prête à l'interprétation que lui a donnée l'honorable député de Jacques-Cartier. M. M. P. Davis, un homme dont la position financière est bien connue, souscrivit $119,000, et obtint ainsi une part prépondérante dans la compagnie. Celle-ci désirait intéresser dans son entreprirse, à titre d'actionnaires, les compagnies de chemins de fer qui pénètrent à Québec. Elle différa l'émission du certificat d'actions à M. Davis afin d'obtenir la souscription de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Plus tard, le Gouvernement souscrivit $25,000 qu'il versa et alors M. Davis donna son chèque pour $94,600 au lieu de $119,000 qu'il avait souscrits. Le chèque fut escompté. La compagnie dit qu'elle a toujours considéré ce chèque comme du comptant, et je n'hésite pas à croire qu'elle avait raison. Sur ce, la compagnie fit au Gouvernement une déclaration à l'effet que les $200,000 avaient été souscrites et payées. Il n'est pas important selon moi que la compagnie ait considéré ce chèque comme du comptant ou non. Il fut dépensé plus tard dans l'entreprise ; c'est du moins ce que dit dans son rapport M. Bell, un des comptables du département des Chemins de fer. Aucun intérêt, ni ceux du Gouvernement ni ceux de la compagnie du pont, ne souffrit du délai dans la conversion de ce chèque en espèces. La compagnie déclara au Gouvernment que le montant était souscrit et versé, et, sur la foi de ce certificat, le Gouvernement promit de garantir l'émission de $6,000,000 des obligations de la compagnie. On dit que le Gouvernement n'était pas justifiable de s'engager ainsi avant la souscription et le paiement de ces $200,000 de capital. Je dirai au contraire que je doute fort qu'il eût été possible de remplir autrement qu'elles l'ont été les conditions de la convention. Plus tard, la banque de Mont-

réal avança les fonds sur ces obligations et accepta le certificat de la compagnie. Elle avait dû auparavant consulter ses avocats, pour savoir si cette partie de la convention exigeant la souscription et le paiement de $200,000 de capital additionnel avait été bien et dûment remplie ; autrement, l'émission des débentures aurait pu être illégale et elle représentait, dis-je, pour $6,000,000.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. A. K. MACLEAN (Lunenburg) : Monsieur l'Orateur, à une heure j'étais rendu à cette période de l'histoire de la compagnie du pont de Québec où cette compagnie ayant construit les fondations du pont, se trouva dans les dettes et dans la nécessité d'obtenir de l'aide pour construire la superstructure. En octobre 1903, elle s'adressa au Gouvernement pour obtenir des fonds d'une manière ou d'une autre. Jusqu'à ce moment, elle avait dépensé $914,862 dans son entreprise ; elle devait $779,550, et elle calculait qu'il lui faudrait $6,866,882 pour liquider ses affaires et réaliser assez d'argent pour achever le pont. Une convention fut conclue dont voici les grands traits: en premier lieu, la compagnie relevait le Gouvernement de l'obligation de payer sa subvention de $1,000,000, dont une partie seulement, environ $375,000, avait été versée et dépensée. De son côté la compagnie s'engageait à reprendre aux actionnaires de la compagnie d'alors, les actions émises et de leur substituer une émission d'actions d'un montant égal à la somme réellement versée sur les actions. La compagnie s'engageait encore à obtenir $200,000 sur nouvelles actions. Ces $200,000 furent souscrits et versés par la suite. Il est peu important après tout que le montant ait été formellement souscrit ou versé avant que le Gouvernement ait donné la garantie de l'Etat, car les $200,000 ont été payées par la suite. Cette somme fut versée dans la caisse de la compagnie et devint une partie du fonds général produit par la vente des obligations garanties par l'Etat.

En considération de ces engagements de la part de la compagnie, le Gouvernement promit de garantir ses obligations jusqu'à concurrence du montant voulu pour liquider ses dettes et réaliser suffisamment pour finir le pont. Le Parlement ratifia cette entente par une loi, et subséquemment, le Gouvernement accorda la garantie de l'Etat sur les obligations, et la compagnie se trouva en état de liquider ses affaires et d'obtenir de l'argent, et continua la construction du pont. Telle est en substance l'histoire du pont de Québec jusqu'en août 1907.

Pour faire cet historique en résumé et par ordre chronologique, je dirai : Premièrement, le projet prit origine dans la ville et dans la province de Québec. Les citoyens de Québec, la ville même et la province furent les premiers intéressés à la construc-

tion du pont. En 1887, une compagnie fut organisée pour commencer les travaux, et je prétends que c'était le moyen le plus convenable de débuter dans une entreprise comme celle-là. Ni le gouvernement fédéral ni le gouvernement provincial ne voulaient s'en charger à ce moment, et il est tout naturel qu'une compagnie composée de citoyens de Québec s'organisât pour ces fins. Trois parties étaient intéressées : premièrement, la province de Québec ; deuxièmement, la ville de Québec ; troisièmement, les actionnaires de la compagnie. La ville de Québec par voie d'encouragement accorda $300,000 ; la province de Québec vota $250,000 et la compagnie souscrivit $200,000, de sorte que le projet fut lancé au capital de $750,000.

Plus tard, le gouvernement fédéral s'intéressa à l'entreprise en votant une subvention de $1,000,000. Ainsi, à ce moment, la compagnie avait à sa disposition un montant joliment raisonnable d'argent. L'honorable député de Jacues-Cartier a objecté qu'on avait donné des actions de la compagnie en rémunération des services de certains directeurs. Je ne prendrai aucun temps pour en parler, car après tout, ce n'est qu'un détail. Les actions de la compagnie ne valaient rien à ce moment ; les directeurs rendaient des services précieux, les affaires de la compagnie leur donnaient beaucoup de travail et ils se consacraient à cette entreprise de différentes façons.

Maintenant, voici la compagnie qui entreprend la construction, avec l'assurance d'une capital de $1,000,000 à sa disposition. En 1900 elle adjugea à M. M. P. Davis l'entreprise des fondations qui devait excéder $1,00,000. Les fondations furent construites avec succès ; elles supportèrent tout le choc de l'effondrement, et je crois que personne n'a de critique à faire contre cette partie de l'ouvrage. De plus une autre entreprise fut confiée à M. M. P. Davis, celle de la construction des abords sur les deux rives ; elle coûta plus de $1,000,000. Puis la compagnie demanda des soumissions et la production d'un plan pour la superstructure métallique, et le plan de la compagnie métallique Phœnix paraissant le meilleur fut accepté. Plus tard, ce plan fut soumis à M. Cooper, de New-Yory, ingénieur des ponts d'une grande réputation et un des constructeurs de ponts les mieux connus en Amérique. M. Cooper approuva ce plan sujet à quelques modifications. Il fut également approuvé par l'ingénieur du Gouvernement et, en 1903, un contrat fut signé avec la compagnie métallurgique Phœnix pour achever l'entreprise.

L'honorable député (M. Monk) a déclaré qu'à une phase particulière de l'histoire du pont de Québec, M. Schreiber, ingénieur du Gouvernement ayant suggéré la nomination d'un ingénieur inspecteur et le Gouvernement ayant négligé de nommer cet ingénieur-inspecteur, par conséquent le Gouvernement avait agi sans consulter M. Schrieber. Je tiens à corriger cette déclaration de crainte qu'elle ne donne lieu à quelque malentendu parmi la députation. Il est vrai que M. Schrieber avait proposé d'engager un ingénieur, et que le Gouvernement par arrêté avait confirmé sa proposition. Mais subséquemment, sur la proposition de M. Schreiber lui-même, il fut convenu de laisser la surveillance des travaux à M. Cooper seul, vu que les intérêts de la compagnie du pont de Québec et ceux du Gouvernement étaient communs, et que M. Cooper était considéré dans sa profession comme l'ingénieur le plus capable qu'il était possible d'obtenir. La construction de la superstructure fut commencée, tout alla bien jusqu'en août 1907, lorsque le point se rompit, et soudain, en une nuit, surgirent les critiques. Les critiques disent que l'inspection a fait défaut.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je prétends que toute cette critique est injuste, vu que le Gouvernement du jour avait retenu les services du plus grand constructeur de ponts en Amérique, que le Gouvernement et la compagnie du pont de Québec, comme l'affirme très catégoriquement la commission royale dans son verdict, avaient raison de croire que tout ce qui concernait la construction et l'inspection était entre bonnes mains, entre les mains de M. Cooper, et que ce dernier méritait l'entière confiance que le Gouvernement et la compagnie reposaient en lui.

Je prétends de plus que si la construction de ce pont avait été entreprise par un particulier, et que ce particulier eût fait approuver ses plans par une autorité de la valeur de M. Cooper dans sa profession, il aurait fait exactement ce qu'a fait la compagnie du pont de Québec et ce qu'a fait le Gouvernement. C'est bien bel et bon de dire aujourd'hui que la construction du pont aurait dû être confiée à une commission d'ingénieurs. La connaissance du passé est toujours plus positive que la connaissance de l'avenir. Avec cette restriction imposée au jugement de l'homme, on peut dire sans crainte que des accidents de cette nature sont susceptibles de se produire et se sont produits en effet, malgré toutes les précautions pour les prévenir. La question qui se pose aujourd'hui est : que faut-il faire pour assurer l'achèvement des travaux ?

La résolution que propose le ministre des Chemins de fer autorise le Gouvernement à acquérir les actions de la compagnie et à rembourser les actionnaires. Il me semble que ce n'est pas une proposition déraisonnable ; c'est le seul moyen équitable et pratique. Aussitôt après l'écroulement du pont, l'opinion publique en général sembla réclamer la construction par l'Etat. Je crois qu'en toute justice le Gouvernement doit, aux termes de la convention de 1903, rache-

ter les actions de la compagnie et compléter le pont. L'honorable député de Jacques-Cartier a donné à entendre que nous assumions des dettes dont nous ignorons le montant. Je prétends qu'il n'y a pas de ces dettes que nous ignorons. D'abord nous aurons à payer $260,000 pour les actions de la compagnie, plus une prime de 10 p. 100. Ceci est bien connu. Ensuite, nous savons combien nous perdons pour avoir garanti les obligatons de la compagnie, et il convient d'admettre, je suppose, que c'est probablement une perte sèche pour l'Etat. Autant que je puis voir, il n'y a pas de responsabilité quant aux pertes de vie. On me dit que la compagnie métallurgique Phœnix avait assuré ses ouvriers dans des compagnies qui devront payer les dommages résultant des pertes de vie, et on m'affirme que tous ces dommages ont été payés.

Il ne reste donc au Gouvernement qu'à se substituer à la compagnie et à construire le pont. C'est une entreprise nationale et personne autre n'en peut prendre la responsabilité. Cet écroulement est fort déplorable, mais le Gouvernement avait pris toutes les précautions voulues pour l'éviter. Je n'hésite pas dans un sens à exprimer mon regret de voir l'Etat se substituer à une compagnie dans cette entreprise, car à mon sens, c'est une de celles que peut mieux exploiter une compagnie de facilités terminale, et quand il aura acquis le titre de la compagnie du pont de Québec, le Gouvernement ferait peut-être bien de considérer s'il ne serait pas à propos d'inviter toutes les compagnies de chemins de fer ayant accès à Québec à devenir copropriétaires du pont.

Je ne trouve pas à redire contre les conclusions du rapport de la minorité, pour ce qui concerne les faits ; tout ce qui a trait à l'historique du pont de Québec y paraît être exact. Mais je n'approuve pas ce rapport où il conclut que le Gouvernement ou département des Chemins de fer et des Canaux a manqué de soin ou fait preuve de négligence grossière. Je ne veux pas davantage prendre le temps de la Chambre à discuter cette question à cette heure avancée, car je sais qu'il y a beaucoup de besogne à faire encore.

M. R. W. WALSH (Huntingdon) : Monsieur l'Orateur, je demanderai l'attention de la Chambre pendant quelques instants, car j'ai certaines observations à faire sur le rapport de la minorité. L'honorable député qui m'a précédé (M. A. K. Maclean) a dit que les honorables députés qui ont présenté ce rapport ne semblent pas traiter cette question comme s'il s'agissait d'une calamité publique, mais comme d'un engin politique pour embarrasser le Gouvernement. Je diffère d'opinion avec l'honorable député sur ce point. Personne à la Chambre peut-être n'est plus pénétré de la grandeur de ce désastre sous le rapport des pertes matérielles et des pertes de vie, que les membres du comité qui ont soumis le rapport de la minorité, et comme le rapport de la commission royale nommée par le Gouvernement conclut que ces pertes de vie auraient pu être évitées si on avait établi une surveillance plus efficace, je dirai que c'est plus qu'une calamité nationale, c'est une honte nationale.

Le Gouvernement avait en réalité la haute main sur la construction du pont, qui était non seulement une entreprise nationale, mais la plus grande entreprise du genre au monde, et il l'a remise aux mains d'une compagnie dont pas un des membres ne connaissait le premier mot de la construction des ponts. Il n'y avait pas un expert en ponts métalliques au service de cette compagnie, dont le capital était très limité. Quelle est l'histoire de cette compagnie ? Elle fut organisée en 1887, et la lecture des procès-verbaux montre que ses premiers soins consistèrent à nommer des comités pour interviewer les gouvernements dans le but d'obtenir des subventions. Avant cela, le gouvernement de Québec avait souscrit pour faire les études préliminaires, mais jusqu'à 1897, bien peu de travail avait été fait. A ce moment, on pria M. Parent d'entrer dans la compagnie, dans l'espoir que son influence contribuerait à procurer de l'aide à l'entreprise. Je ne pense pas qu'ils se soient trompés sous ce rapport, et je ne sais pas trop si la raison qui engage le Gouvernement à continuer les travaux n'est pas de racheter des promesses faites autrefois.

Je vois dans les procès-verbaux de la compagnie, mois de septembre 1897, que M. Parent dit avoir rencontré sir Wilfrid Laurier qui lui avait déclaré que la subvention ne pouvait être votée à la prochaine session pour des raisons graves qu'il lui avait données privément ; que sir Wilfrid Laurier conseillait à la compagnie de commencer les travaux, et lui obtiendrait plus tard la garantie voulue pour les finir, si le Parlement ne la votait pas à la prochaine session, et que sir Wilfrid Laurier avait offert d'écrire à la compagnie, promettant la garantie voulue pour la session d'ensuite.

Ainsi, dès 1897 le Gouvernement était virtuellement engagé à fournir les moyens nécessaires pour construire le pont. Ce n'est qu'en 1903 que le Gouvernement garantit l'obligation de la compagnie. Dans l'intervalle, des obligations provisoires avaient été émises en faveur de M. Davis, sur lesquelles l'escompte se montait à environ $188,000. Dans la convention de 1903, il était stipulé que de nouvelles actions seraient émises pour racheter les anciennes. Evidemment le ministre des Finances trouvait que c'était une opération bien irréfléchie, et voulait, par ce nouveau moyen, combler la perte de $188,000. Si on s'en était simplement tenu à cela, je n'aurais pas trouvé à redire, mais quand cette nouvelle émission d'actions au montant de $200,000 fut pratiquement ajoutée au capital, le Gouvernement se chargeant de l'en-

treprise et accordant 5 p. 100 d'intérêt et 10 p. 100 de prime, je ne crois pas qu'il ait aucunement amélioré la situation.

On a dit que la vente des obligations à 40 p. 100 d'escompte était justifiable dans les circonstances, vu que M. Davis ne toucherait pas d'intérêt tant que les fondations ne seraient pas finies. Cependant, il fut remboursé en moins de deux ans, et je vois que le service de l'intérêt seul représente $29,000, un bon placement à mon avis. On a dit aussi qu'on avait vendu des obligations de cette façon, crainte qu'elles ne rapportassent pas ensuite le pair. Dans tous les cas, le Gouvernement accepta la déclaration que le pont de Québec serait une entreprise de rapport. M. Parent avait fait une déclaration, que le Gouvernement avait évidemment acceptée, à l'effet que, déduction faite des frais d'exploitation pendant les deux premières années, il serait encore possible de payer 3 p. 100 et de porter en réserve la somme de $56,000. Ainsi, M. Davis ne courait pas le risque de perdre un seul sou. De plus, en acceptant ces obligations provisoires, M. Davis s'assurait en réalité une hypothèque sur le pont dans la nouvelle compagnie, ce qui lui créait un premier gage, il améliorait pratiquement sa position. On dit encore que le fait d'avoir en possession le chèque de M. Davis était virtuellement satisfaire à la loi. J'appellerai l'attention de la Chambre au fait que le ministre des Finances a dit en rendant témoignage, qu'il ne considérait pas cela comme l'exécution de la loi. Dès qu'on lui en avait donné connaissance, il avait écrit à la compagnie du pont lui donnant à entendre qu'elle n'avait pas rempli ses engagements. On a prétendu qu'il n'y avait pas de mal à cela, qu'on avait le chèque de M. Davis et qu'on aurait pu en tout temps le convertir en espèces Cette complaisance de M. Davis me paraît étrange, lui qui avait souscrit et versé $100,000, et, bien que ne recevant pas ses certificats d'actions, n'avait pas l'air de s'en soucier. Je crois que la trame de cette transaction exposée dans ses détails serait très intéressante.

Au sujet des plans, la déposition de M. Douglas montre que ceux qui ont servi à la construction du pont sont ceux qui ont été dressés d'après le devis ordinaire en 1896, que ce devis fut modifié même au département après cette date, mais que les plans originaux de 1896 servirent à la construction du pont. M. Douglas ajoutait que ces plans étaient absolument insuffisants et qu'il aurait fallu en faire d'autres, et quand on les lui avait soumis il avait critiqué les unités d'effort. Après cela, M. Douglas ne voulut plus, évidemment, s'occuper des plans. M. Schreiber, qui était très affairé et n'avait sans doute pas le temps de donner à ces travaux l'attention qu'elle nécessitait, conseilla au Gouvernement d'engager un expert des ponts, une sage idée à mon avis. On a dit que la compagnie du pont ne s'est pas opposée à la nomination de M. Nichols. Je trouve, cependant, dans le rapport de la commission royale une allusion à cet arrêté du conseil. La commission dit :

La manière de voir de M. Schreiber ne s'accordait pas avec celle de la compagnie du pont de Québec et ses associés—voir les lettres Hoare à Cooper, 1er juillet 1903 (pièce 70 I); Parent à Fitzpatrick, 29 juin 1903 (pièce 70 T); Fitzpatrick à Parent, 18 juillet 1903 (pièce 73 C);—et dès que M. Cooper eût pénétré les plans du sous-ministre, il protesta énergiquement.

Il ressort donc que la compagnie du pont ne voulait pas la nomination d'un expert, et certaine partie de la correspondance à ce sujet est intéressante. Il est vrai que M. Cooper s'opposa à l'engagement d'un expert en ponts, et je trouve dans une lettre de M. Deans, chef des ingénieurs de la compagnie métallurgique Phœnix, l'intéressant passage suivant. Il dit :

L'arrêté du conseil était tout simplement un moyen d'économiser du temps et de faire en sorte que votre approbation de nos détails fut finale et engageât le Gouvernement—la signature de M. Schreiber étant une matière de forme.

C'est ainsi que l'entendait le chef des ingénieurs de la compagnie des ponts métalliques Phœnix. Dans une autre lettre du 1er août 1903, il dit :

J'ai parlé hier au téléphone avec M. Hoare (le service était mauvais) et lui ai télégraphié deux longues dépêches. J'ai reçu sa réponse disant: " qu'il s'occupera de cette question avec certaines personnes à Ottawa, et de continuer dans l'intervalle, et que s'il arrive quelque chose pour causer du trouble, de dire à Cooper de m'avertir immédiatement ". Je lui ai écrit de nouveau, insistant pour qu'il discontinuât complètement ce moyen proposé, et lui expliquant que l'unique objet de l'arrêté en conseil était de vous donner l'autorité suprême de régler dans les détails, l'approbation du Gouvernement n'étant qu'une formalité.

Il est évident que la construction du pont et l'exécution des plans étaient entièrement à la discrétion de la compagnie du pont, le Gouvernement n'exerçant aucune surveillance. Il est vrai que l'on considérait M. Cooper comme un expert, et l'honorable député (M. A. K. Maclean) a lu le verdict de la commission sur ce point. Mais il n'a pas lu tout le passage, qui se continue ainsi :

En considérant le rôle de M. Cooper dans cette entreprise, il faut se rappeler que c'est un homme âgé, près de 70 ans, et d'une santé si précaire que c'est rarement qu'on lui permettait de laisser New-York.

D'après la déposition de M. Holgate, il appert que tout en étant considéré comme l'ingénieur consultant seulement, M. Cooper était aussi obligé d'agir comme ingénieur en chef, de sorte qu'il n'y avait pas d'ingénieur en chef sur la construction. La commission s'est prononcée carrément contre cette méthode, et dit clairement que s'il s'était trouvé sur les lieux un homme ayant

l'autorité de suspendre les travaux, il n'aurait peut-être pas été possible d'empêcher l'écroulement, mais il eût été possible de prévenir les pertes de vie.

Le rapport dit ensuite que le personnel qui avait charge des travaux était inefficace et mal organisé. Cela démontre qu'il n'y avait pratiquement aucune surveillance officielle, que le Gouvernement prenait peu d'intérêt à la chose, que tout était laissé aux soins de la compagnie du pont, et comme le rapport le dit, tout était pour le Gouvernement une question secondaire.

La résolution qui est devant la Chambre est évidemment l'accomplissement des promesses faites à ceux qui ont souscrit des actions. Au sujet de ces $200,000 d'actions il est intéressant de constater que de tous les directeurs de la compagnie du Pont, à l'exception de M. Parent, il n'y en avait pas un qui en avait pris pour plus que $400. Il est aussi intéressant de noter que les rétributions qu'ils se sont votées pour leurs services s'élèvent au chiffre de leurs actions, soit $200,000. La plus grande partie des actions a été souscrite par des compagnies de chemins de fer et par M. Davis.

Lorsque j'ai interrogé M. Sharples devant le comité, je lui ai demandé s'il avait pris des parts dans l'entreprise avant que le Gouvernement eût garanti les obligations, et il a répondu : "Non, je ne suis pas assez fou pour cela." De sorte qu'il n'y avait absolument aucun danger pour ces personnes de prendre ces actions. Elles étaient sûres d'en retirer 5 p. 100. Je crois qu'on a dû faire des promesses à cet effet, et que l'action actuelle du Gouvernement est simplement l'accomplissement de ces promesses. Je suis d'avis que cette question devrait être laissée en suspens jusqu'à ce que le Gouvernement ait obtenu un rapport d'un conseil d'ingénieurs qui dira si les matériaux du pont sont d'une utilité quelconque, et si le pont doit être reconstruit, le Gouvernement doit être renseigné sur ce qu'il y a à faire pour utiliser la superstructure et ne pas payer d'argent là où il n'est pas nécessaire.

Je proteste contre cette résolution. Si le Gouvernement se propose de construire le pont, il a toute l'autorité nécessaire dans la charte du Transcontinental. Il n'a pas besoin de s'adresser à la compagnie du pont et demander de l'argent qui a été payé pour remédier à la mauvaise administration financière de la compagnie.

Pour la construction de ses ponts, la ville de New-York a nommé un conseil de trois ou quatre ingénieurs qui sont tous des experts dans la construction des ponts. Ce sont eux qui ont charge de construire tous les ponts. Ils examinent avec soin tous les détails et tout ce qui est nécessaire. Mais le gouvernement du Canada a entrepris la construction de ce pont qui est le plus grand ouvrage de génie civil au monde, simplement

en se reposant sur une compagnie qui avait peu ou point de capital ; il a permis à cette compagnie de nommer tous les ingénieurs, et il est même intervenu dans les actes de son propre fonctionnaire lorsque celui-ci demandait que l'on prît de plus grandes précautions. M. Douglas était évidemment trop sévère dans sa surveillance des travaux et on ne voulut plus rien avoir à faire avec lui. De cette façon la compagnie avait le champ libre, et la preuve que M. Hoare le savait se trouve dans la lettre du 27 mai 1907 qu'il a écrite à M. Deans, l'ingénieur en chef de la Phoenix Bridge Company, dans laquelle il appelle son attention sur le fait que les ordres du Gouvernement au sujet des plans n'ont pas été suivis. Il dit :

La signature de l'ingénieur du Gouvernement n'est pas conforme aux ordres du Gouvernement. Le décret du conseil adopté il y a quelques années n'autorise que certaines modifications dans les devis et détails, chaque fois que la chose sera nécessaire.

Et il termine sa lettre :

Nous sommes soumis à une surveillance très sévère maintenant.

Ce qui montre qu'il y en avait peu auparavant.

J'approuve entièrement le rapport de la minorité qui, je crois, est conforme aux faits et j'espère que le Gouvernement n'insistera pas pour faire adopter cette résolution cette année. Avant de reprendre mon siège, je désire faire insérer dans le hansard le rapport de la minorité.

1. Responsabilité financière de la compagnie du pont de Québec.

La compagnie du pont de Québec a été constituée en 1887, dès l'origine elle a été d'une faiblesse déplorable au point de vue des finances nécessaires pour construire un pont sur le Saint-Laurent, à ou près la cité de Québec, dont le coût était estimé à $6,000,000 au moins.

Sur son modeste capital social nominal de $1,000,000, jamais, jusqu'à la date des arrangements dont il sera fait mention bientôt, les montants versés par les actionnaires n'ont excédé $65,000 ; et même $20,000 de cette somme si minime pour une aussi vaste entreprise, était formée, non de deniers recueillis par les promoteurs, mais de produits d'honoraires qu'ils avaient votés en faveur des directeurs et qui étaient payés par le pays lui-même pour leurs services en cette qualité.

En 1890, la province de Québec vota une subvention ou aide à l'entreprise au montant de $250,000, et une nouvelle subvention de $300,000 lui fut accordée l'année suivante par la cité de Québec.

Le Parlement du Canada vota aussi en faveur de l'entreprise une somme de $1,000,000, payable au fur et à mesure du progrès des travaux.

L'emplacement ayant été choisi, les travaux de substructure furent commencés ; mais en 1903, la compagnie avait déjà plus qu'épuisé toutes ses ressources ; ses subventions, ainsi que l'infime montant de son capital payé,

étaient dépensés, et elle avait une dette flottante de $779,550. Elle se trouva alors sans moyens de poursuivre ses travaux.

A cette époque, le gouvernement fédéral avait entrepris la construction du chemin de fer national transcontinental dont le pont de Québec était reconnu comme formant une des parties des plus essentielles et des plus importantes. L'achèvement rapide du pont était non seulement important au point de vue du commerce, mais tout délai ou mésaventure pouvait entraîner de sérieuses conséquences pour les locataires de la section est de cette grande voie ferrée dont le pont devait nécessairement former partie.

Dans la situation où se trouvait la compagnie du pont, il était impossible de poursuivre les travaux sans avoir l'aide du Gouvernement, et le refus de cette aide aurait entraîné l'abandon de l'entreprise. Le devoir évident du Gouvernement était de refuser l'aide, de traiter libéralement avec les promoteurs et de prendre possession de la propriété et du pont comme entreprise publique.

Le président et les directeurs de la compagnie du pont, bien que leur cas parût désespéré, réussirent à induire le Gouvernement à garantir les obligations de la compagnie au montant de $6,688,200, somme nécessaire pour faire face à ses obligations et pour terminer le pont.

Un décret du conseil fut alors passé, sur l'avis de ministres, prescrivant les termes et conditions de la garantie projetée, et une loi fut adoptée par le Parlement pour confirmer les arrangements. Cette loi (Edouard VII, chapitre 54) fut présentée vers la fin d'une longue session, et en quelques jours, elle fut expédiée précipitamment par le Sénat et la Chambre des communes sans qu'il fût possible de lui donner l'attention voulue.

Une des conditions de la loi portait qu'avant de donner la garantie, le Gouvernement devrait obtenir la souscription et le paiement intégral de $200,000 d'actions nouvelles, et appliquer ladite somme à un objet spécifique: la remise de $188,000 d'escompte qui avait été précédemment alloué sur une émission d'obligations de la compagnie.

Cette condition ne fut que partiellement remplie, bien que le Gouvernement qui avait accepté le certificat écrit des officiers de la compagnie qu'elle avait été scrupuleusement exécutée, eût garanti la nouvelle émission d'obligations. L'attention est appelée sur l'admission faite par le ministre des Finances dans sa déposition, que si ce manque de foi lui eût été connu, il n'aurait pas autorisé l'exécution de la garantie.

La responsabilité actuelle du Gouvernement ou ses déboursés au sujet des obligations, de la subvention et de la garantie à la banque de Montréal, s'élèvent à la somme de $6,322,008.13 représentée comme suit:

Subvention..	$ 374,353 00
Dû spécialement à la Banque de Montréal..	174,431 36
Responsabilité sur les obligations avec intérêt jusqu'au 30 avril 1908..	5,773,223 77
	$6,322,008 13

L'actif de la compagnie du pont se compose seulement de quelques piliers et culées en pierre, d'un peu de matériaux en fer et de quelques terrains pour les abords; mais les matériaux susdits ne peuvent servir qu'à la construction d'un nouveau pont, sur un plan nouveau, et sur le même site.

En fait, la compagnie n'a aucun actif pour couvrir ses engagements envers le Gouvernement.

II.—Plans.

Ni à l'époque à laquelle la subvention de $1,000,000 a été accordée à la compagnie du pont, ni plus tard quand le Gouvernement a proposé l'adoption de la responsabilité plus grande à encourir en garantissant $6,678,200 d'obligations, ni en aucun temps, le Gouvernement n'a pris les moyens raisonnables de s'assurer que les plans et les devis étaient suffisants, et qu'ils étaient dûment suivis au cours des travaux.

En fait, le Parlement avait imposé au Gouvernement l'obligation d'approuver les plans et devis, et le devoir qui en découlait, celui de s'assurer les services d'aviseurs-ingénieurs indépendants et experts, compétents à juger de leur efficacité, comme aussi de prévenir toute déviation non autorisée. Mais ces devoirs ont été tellement négligés et mis de côté que le Gouvernement est resté tout le temps sans aviseurs experts, responsables seulement à lui, dans une si vaste entreprise dans laquelle se trouvaient en jeu des millions des deniers publics, et, comme l'événement l'a malheureusement prouvé, un grand nombre d'existences.

L'ingénieur de la compagnie du pont de Québec, M. Hoare, au sujet de la subvention de $1,000,000, avait préparé des devis qui étaient simplement analogues aux devis généraux de ponts préparés par le Gouvernement dans les cas de subventions ordinaires. Ils furent soumis au département des Chemins de fer et des Canaux, et M. Douglas, son ingénieur des ponts, les trouva défectueux, et fit un rapport contre le calcul des unités de résistance. Malheureusement, on n'a pas donné à son rapport une attention suffisante, probablement à cause de la plus grande autorité attachée au nom de M. Cooper, de New-York, l'ingénieur-aviseur de la compagnie du pont de Québec.

Mais lorsque, pour les fins de la garantie des $6,678,200, le sous-ministre des Chemins de fer fut requis d'examiner les plans et les devis du pont, il demanda formellement d'être autorisé à employer un ingénieur des ponts spécialement qualifié. Cette autorisation fut accordée par un arrêté du conseil du 21 juillet 1903.

L'ingénieur-aviseur de la compagnie du pont de Québec et la compagnie elle-même s'objectèrent à une telle mesure; et, pour quelque raison incompréhensible, le Gouvernement lui-même abandonna l'idée d'employer un ingénieur des ponts expert pouvant agir indépendamment.

On ne peut non plus s'expliquer comment il a pu se faire que, bien que le Gouvernement dès le mois de juillet 1903 donnât effet à sa détermination de garantir les $6,678,200, et eût alors obtenu l'assentiment de Son Excellence à un arrêté du conseil autorisant l'emploi d'un ingénieur-aviseur pour donner ses vues à propos des plans et devis, et le Parlement siégeant, comment il a pu se faire, disons-nous, que trois mois s'écoulèrent avant que le Gouvernement portât ces choses à la

connaissance du Parlement, et ne présentât un bill à cet égard qu'à la dernière heure d'une session de près de huit mois de durée.

Le Gouvernement ayant, comme il a déjà été dit, volontairement mis de côté son intention de s'assurer les services d'un ingénieur compétent et indépendant, il continua jusqu'au bout de laisser l'entreprise absolument sous le contrôle de la compagnie du pont de Québec, alors que chaque dollar dépensé, même les appointements des fonctionnaires et des experts de la compagnie dérivait de la garantie du Canada.

Cet ouvrage si considérable se trouvait à la charge et sous le contrôle immédiats, pour le compte de la compagnie du pont de Québec, du propre ingénieur de cette compagnie, un fonctionnaire qui, de l'avis de votre comité, n'avait pas cette expérience et cette habileté professionnelles absolument essentielles pour la sûreté et la succès d'une entreprise si vaste et si exceptionnelle. Cet ingénieur fut obligé de s'en rapporter à l'avis et à l'aide d'un ingénieur consultant, lequel, bien que jouissant d'une haute réputation, était âgé, et devait être consulté à New-York où il résidait. Quand la catastrophe devint imminente, un membre du personnel dirigeant fut obligé de se rendre à New-York pour savoir de l'ingénieur-consultant quelle décision il fallait prendre.

Le Gouvernement, qui n'avait aucun représentant sur les travaux, a laissé les intérêts publics entièrement entre les mains de la compagnie du pont de Québec, compagnie qui de l'avis de votre comité, était incompétente, et, vu les relations entre elle et le Gouvernement, absolument incapable d'arriver à son but.

Votre comité est d'avis que le Gouvernement n'a que bien peu de recours (s'il en est) contre la compagnie du pont de Québec pour les sommes déboursées, ou pour lesquelles le Gouvernement s'est rendu responsable:—

Subventions..	$ 374,353 00
Garantie des obligations, avec intérêt jusqu'au 30 avril 1908	5,772,223 77
Demande supplémentaire de la part de la banque de Montréal..	174,431 36
	$6,322,008 13

Il ne semble pas que, à quelque époque que ce soit, le Gouvernement ait fait une enquête convenable si même il y a eu enquête quant à la capacité de la " Phœnix Bridge Company " d'exécuter son contrat, ou de parer à toute défectuosité ou défaut qui pourrait s'y rencontrer, ni aux moyens que cette compagnie pouvait avoir de payer compensation s'il y a lieu.

La preuve faite devant le comité établit que, dans toute autre entreprise future d'une aussi vaste envergure, il sera judicieux que les plans et les devis soient examinés par un conseil d'au moins trois ingénieurs compétents.

Votre comité croit devoir exprimer l'opinion que le fait de soumettre au Parlement dans les quelques dernières heures d'une session, des questions aussi importantes et complexes que celles qui se trouvent en jeu dans ladite loi de 1903 met en danger l'intérêt public, et, à son avis, l'action présente, selon ce qui vient d'être représenté, est, dans les circonstances, inexcusable.

M. WALSH.

M. LORENZO ROBITAILLE (Comté de Québec) : Je ne me suis pas levé aussitôt après que mon honorable ami eût fini de parler, parce que je croyais qu'un ami du Gouvernement se lèverait et prendrait sa défense. Je constate avec intérêt que dans la résolution du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham), le Gouvernement propose de prendre à sa charge la propriété, l'actif et les privilèges de la compagnie Québec Railway & Bridge. Dans un discours que j'ai prononcé devant cette Chambre le 28 avril dernier, je disais :

Je veux protester contre l'emprunt proposé et je demande au Gouvernement de prendre les travaux à sa charge et de terminer le pont.

Je suis heureux de voir qu'au bout d'un an, le Gouvernement adopte mon idée. Je critiquais le manque de contrôle du Gouvernement sur l'exécution des travaux et sur les finances de la compagnie.

Si nous cherchons la cause véritable de l'action du Gouvernement, nous la trouvons dans le rapport des commissaires à la page 9, dans le paragraphe suivant :

a) L'écroulement du pont de Québec a été la conséquence du fléchissement des membres inférieurs du bras d'ancrage près de la grande pile. La faiblesse de ces pièces était due à un vice dans le tracé des plans.

Est-ce que les plans sur lesquels ces compagnies essayaient d'obtenir l'entreprise avaient été tracés par l'ingénieur du Gouvernement ? Non, si nous lisons le rapport des commissaires encore à la page 9, nous voyons ce qui suit :

Le tracé des pièces qui ont manqué est l'œuvre de M. P. L. Szlapka, l'ingénieur technicien de la Phœnixville Bridge Company.

Ce tracé a été fait en 1897 et accepté en 1900. A la page 14 du rapport, nous voyons que la compagnie du pont de Québec a demandé en 1898 au conseil privé d'approuver les pans et l'emplacement proposés du pont. Cette demande portait la date du 8 janvier 1898, et était signée par M. Parent. La superstructure est semblable à celle proposée dans les plans de la Phœnix Bridge Company, portant la date du 7 décembre 1897. Monsieur Cooper avait approuvé ces plans le 23 juin et à la page 15 du rapport des commissaires nous voyons ce que M. Cooper a dit :

De tous les faits et considérations exposés je trouve que le plan de superstructure, système cantiliver proposé par la Phœnix Bridge Company est excellent au point de vue des proportions générales et du tracé des pièces, et de son mode de construction.

Je constate aussi que ce plan est fait en accord avec vos devis.

Rien d'étonnaht, car c'était la Phœnix Bridge Company qui avait préparé elle-même les plans d'après lesquels M. Hoare avait fait le devis pour les demandes de soumissions. Il n'est pas surprenant que

les devis fussent si bien en accord avec les plans.

M. Cooper ajoute dans son rapport que c'est le plan le meilleur et le plus économique qui lui a été soumis pour faire examen et rapport.

Ici je demande à tous les membres de cette Chambre de bien vouloir lire entre les lignes, et ils découvriront que les soumissions n'ont jamais été acceptées officiellement. Si nous nous reportons à la page 16 du rapport de la commission royale, nous trouvons ce qui suit :

Aucune action positive ne fut prise sur ces soumissions, et aucune d'elles ne fut jamais officiellement adoptée à cette époque ou plus tard.

Qu'en est-il résulté ? Le résultat a été que la Phœnix Bridge Co. a été la seule à soumettre des plans, j'entends des plans responsables, parce que les autres plans et estimations n'étaient pas sérieux. Si l'on se reporte à la page 35 du rapport des commissaires, on constate la même chose :

En septembre 1898, les sociétés d'entrepreneurs de ponts furent invitées à soumissionner sur leurs propres plans, tracés conformément à certains devis.

Les devis, ainsi que je l'ai dit déjà, tracés par M. Hoare ont été faits d'après les plans de la Phœnix Bridge Co.

C'était demander à chaque compagnie de construction de dépenser plusieurs milliers de piastres en préparation de plans, en échange de quoi elle serait admise à courir sa chance sur une entreprise à être donnée par une compagnie financière faible. Il en est résulté que, bien que l'ampleur de l'affaire la plaçât en dehors de la pratique ordinaire, la plupart des soumissions produites étaient le fruit d'études peu mûries, basées sur des données insuffisantes.

A l'appui de ce que je dis, savoir, que la Phœnix Bridge Co. ayant eu l'avantage de faire les plans d'après lesquels M. Hoare a fait les devis, aucune autre compagnie responsable n'osa faire de plans sérieux parce que cela aurait entraîné une dépense de quelques milliers de dollars. Il n'y avait donc qu'une seule compagnie ayant chance de faire accepter des soumissions.

Il est en preuve que la compagnie Phœnix consacre plus de temps et d'attention qu'aucun autre soumissionnaire à ce concours; cependant, l'erreur qu'elle fit par la suite en partant d'un calcul hypothétique des pesanteurs de la structure pour faire ses tracés définitifs, montre combien étaient défectueuses les estimations accompagnant sa première soumission. Nous croyons que la procédure suivie pour les demandes de soumissions n'était pas satisfaisante vu la magnitude de l'entreprise, et qu'elle n'était pas calculée pour atteindre les meilleurs résultats.

Je crois, monsieur l'Orateur, avoir prouvé par le rapport des commissaires que les méthodes adoptées pour les soumissions n'étaient pas sérieuses. Quelle a été l'anicroche suivante ? On a dépensé quelques milliers de dollars pour faire préparer des plans par la compagnie Phœnix, et la compagnie du pont constatant qu'elle n'avait pas assez d'argent, est venue demander au Gouvernement une subvention d'un million de dollars. Voici ce que dit le rapport :

Mais lorsque, pour les fins de la garantie de $6,178,200, le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux fut obligé d'examiner les plans et devis du pont, pour en faire rapport, il demanda l'autorisation d'employer un ingénieur expert dans les ponts. Le Gouvernement accorda cette autorisation par décret du conseil du 21 janvier 1903.

Pourquoi monsieur Schreiber faisait-il cette demande au Gouvernement ? Quelques années auparavant, lorsque la compagnie demanda au Gouvernement de lui garantir un million de dollars d'obligations, monsieur Douglas, l'ingénieur des chemins de fer du Gouvernement fut prié de soumettre un rapport sur les plans qui lui étaient fournis par la compagnie du pont. Je dois dire en passant que la règle suivie par le Gouvernement est de ne jamais accorder une subvention pour un pont tant que son ingénieur n'a pas auparavant examiné et approuvé la proposition. M. Douglas, cependant, n'ayant ni le poids ni l'autorité que M. Cooper avait, condamna les plans. Il les condamna encore lorsqu'ils lui furent soumis en 1903. L'ingénieur en chef, M. Schreiber, se trouvant placé entre la haute réputation de M. Cooper et les avis de son humble assistant, de M. Douglas, parce que les deux ne voyaient pas la chose au même point de vue comme ingénieurs, et sachant quelle responsabilité il prenait, en vint à une conclusion logique et demanda au Gouverneur en conseil de lui donner un assistant pour l'aider à sortir de la difficulté et dégager sa responsabilité.

Le Gouvernement trouva l'idée bonne et accorda le décret le 21 juillet.

Qu'est-il arrivé ensuite ? Si nous parcourons les dépositions qui ont été données à cette enquête, on verra que le point pivotal sur lequel tournaient toutes les relations entre le Gouvernement et la compagnie du pont a été, non pas les entrepreneurs de la compagnie, mais M. Parent, le président.

M. Parent s'est mis en communication avec M. Cooper et lui a demandé comment il se faisait qu'un homme de sa réputation fut subordonné à un humble ingénieur inconnu. Il lui a fait remarquer que si la compagnie devait le garder comme ingénieur consultant, il n'était pas juste qu'elle fût embarrassée par des correspondances concernant l'acceptation des certificats ou l'approbation des plans.

La première chose que l'on voit ensuite est que M. Cooper vint à Ottawa, et déclara qu'il ne jouerait pas le second violon dans cette affaire, c'est du moins le renseignement qui nous est donné, et immédiatement après le Gouvernement découvrit que les

avis de M. Cooper étaient bons. Voyons maintenant ce ce que M. Schreiber disait en faisant sa demande :

Je propose que le département soit autorisé à employer un ingénieur compétent pour examiner de temps à autre les devis détaillés de chaque partie du pont et de les approuver ou de les corriger suivant qu'il le jugera nécessaire, et qu'il les soumette pour acceptation finale à l'ingénieur en chef des chemins de fer et des canaux.

M. Cooper s'opposa fortement, disant que cela le plaçait dans la position d'un subalterne et qu'il ne pouvait accepter. M. Cooper dans le même temps écrivait à M. Schreiber :

Je ne vois pas comment un tel ingénieur pourrait faciliter la marche des travaux, ni comment je pourrais prendre aucune décision sans avoir son consentement.

C'est exactement ce que j'ai dit. Il était l'avis que cela diminuait son autorité et que naturellement les travaux seraient retardés. Conséquemment, on lui laissa le champ libre. Plus tard, le Gouverneur en conseil rapporta la permission accordée en 1903 et en août 1905 décrétait ce qui suit :

Pourvu que la structure soit construite absolument suivant les premiers devis attachés au contrat avec la compagnie.

Je dois dire que cette condition du décret en conseil n'a pas été remplie, parce qu'il n'y avait pas d'ingénieur compétent pour dire qui déterminerait l'efficacité de la structure et surveillerait sa construction suivant l'étalon stipulé par le Gouverneur en conseil.

Le Gouverneur en conseil exprima l'avis que M. Cooper devait avoir avec lui un ingénieur représentant le Gouvernement pour contrôler son ouvrage, mais on n'a pas obéi à ce décret du conseil, et M. Cooper a été la seule personne responsable de l'approbation des plans et de la surveillance des travaux pour le Gouvernement et pour la compagnie du pont.

Mes honorables amis de la droite aimeront peut-être à apprendre de quelle façon M. Cooper a été engagé. L'engagement ne s'est pas fait en la manière ordinaire. La première chose qu'il déclare devant la commission à New-York, est que vers le 25 février il a reçu de la compagnie du pont de Québec une lettre lui demandant s'il voudrait faire un examen de ses plans et il y consentit. On ne lui disait pas qu'il pourrait devenir l'ingénieur consultant de cette immense entreprise ; on lui demandait simplement un avis comme ingénieur de ponts sur les plans qu'on lui soumettait.

Quelques mois plus tard....

Il dit :

MM. Parent, Hoare et Barthe sont venus à New-York le voir. Je leur ai dit quels seraient les honoraires qu'il exigerait pour examiner les plans.

M. ROBITAILLE.

C'est alors qu'on lui demanda s'il agirait comme ingénieur consultant ; qu'il ne serait pas tenu d'être sur les lieux, mais resterait à New-York et leur donnerait des conseils de temps à autre quand ils auraient besoin de ses services.

M. A. A. MARTIN : L'honorable député ne sait-il pas que M. Cooper a une fois déjà, sinon deux, demandé à être relevé de ses fonctions d'ingénieur consultant ?

M. L. ROBITAILLE : Je traiterai ce point un peu plus tard. J'ai devant moi la déposition de M. Cooper, mais probablement que la Chambre ne désire pas que je réponde à la question de l'honorable député présentement, vu que je traiterai ce sujet dans le cours de mon discours. M. Cooper a dit que M. Parent l'avait quitté avec l'impression que les plans lui seraient envoyés, mais aucune entente définie n'eut lieu à cette époque au sujet de sa nomination comme ingénieur consultant. Plus tard, M. Cooper demanda s'il devait se limiter à certains devis parce qu'il constatait que l'état financier de la compagnie n'était pas satisfaisant.

M. Cooper semblait être d'opinion que les fonds disponibles étaient jusqu'à un certain point limités, car lorsqu'on lui demanda si aujourd'hui, avec les avantages de plusieurs années d'expérience, il confirmerait encore son approbation additionnelle du type de la structure et des mérites du plan, il répondit : " Oui, si d'on me limitait comme à cette époque concernant le montant d'argent que l'on paraissait vouloir dépenser pour construire le pont." C'est là un point important, parce que la structure a été apparemment limitée au montant d'argeant qu'il s'attendait d'avoir ainsi qu'on me l'a fait comprendre.

Je pourrais en dire plus long sur ce point, mais il est inutile d'ennuyer la Chambre. Nous savons tous que M. Cooper n'a pas eu la latitude qu'il aurait dû avoir pour changer les plans, parce qu'il était obligé de se tenir dans une certaine limite concernant le coût, ainsi qu'il l'a dit auparavant. Aucun chiffre défini n'avait été stipulé, mais il savait que les conditions financières de la compagnie étaient faibles. Cette compagnie a commencé la construction d'un pont qui va coûter environ huit millions de piastres avec environ un million de piastres ?

M. TALBOT (Bellechasse) : L'honorable député dit-il que M. Cooper a tracé les plans du pont ?

M. ROBITAILLE : Je n'ai pas dit que M. Cooper avait tracé les plans, mais qu'il les a examinés et approuvés, et il en était aussi responsable que s'il les avait tracés lui-même ; c'était à lui à voir qu'ils fussent bien faits. Je crois que j'ai prouvé que toute la responsabilité de la construction du pont reposait sur les épaules de M. Cooper, que le Gouvernement n'exerçait aucune surveillance, bien qu'il eût été stipulé dans un décret du Conseil qu'une surveillance devait être faite en vue d'assurer l'efficacité

de la construction du pont. Le rapport des commissaires dit à la page 33 :

Le lien qui rattachait le Gouvernement à l'entreprise consistait en ce que celui-ci pourvoyait les ressources pour assurer la construction du pont, et qu'il lui incombait d'approuver finalement les plans; mais le Gouvernement n'exerçait aucun contrôle quelconque sur les travaux eux-mêmes, ni aucune autorité sur les entrepreneurs. La gestion des contrats et la disposition des fonds fournis par le Gouvernement étaient entièrement laissées au contrôle de la compagnie du Pont de Québec, sujet à l'approbation des estimés par l'inspecteur du Gouvernement à cette exception près que les quantités de matériaux étaient vérifiées à Phœnixville par un fonctionnaire nommé par le ministère des Chemins de fer et des Canaux, et qu'un fonctionnaire du même département faisait des visites périodiques au pont relativement à la vérification des estimés, il n'y avait aucune surveillance de la part du Gouvernement.

On voit encore que les commissaires admettent que M. Cooper était situé dans une position très désavantageuse. Voici ce qu'ils disent :

Dans cet examen de la part prise par M. Cooper à l'entreprise du pont, il ne faut pas perdre de vue que c'était un homme sur l'âge, approchant bientôt les soixante-dix ans, et de si pauvre santé qu'il lui était rarement permis de sortir de New-York.

M. Cooper affrontait une position chargée de grande responsabilité; il consentit à accepter une remunération modeste pour ses services.

C'est pour cette raison qu'on lui a déclaré que ses fonctions seraient simplement celles d'un ingénieur consultant, et qu'il n'aurait pas à inspecter les travaux :

La compagnie du pont de Québec ne pourvut pas à lui nommer un personnel d'assistants; il n'est pas en preuve non plus qu'il ait lui-même demandé la nomination d'un tel personnel. Il s'appliqua à maintenir à ses frais les assistants nécessaires, à même sa rémunération qui était déjà trop modique pour ses services personnels, et il fit lui-même beaucoup de travail de détail qu'aurait pu tout aussi bien faire un subalterne. Il en résulta qu'il n'eut pas le temps d'approfondir l'exactitude des données et théories employées dans la préparation des tracés, et, dut conséquemment laisser passer inaperçues des erreurs fondamentales.

Si M. Cooper avait eu un ingénieur conjoint pour inspecter les travaux comme le voulait M. Schreiber, les erreurs qui ont été prouvées par les dépositions auraient été, en toute probabilité, découvertes et si l'on y avait apporté remède, le pont ne se serait certainement pas écroulé. M. Douglas, du département des Chemins de fer et des Canaux, a comparu devant le comité, et dans quelques instants, je lirai un passage de sa déposition. Lorsque les plans et devis lui furent soumis, M. Douglas fit rapport qu'il n'approuvait pas le quantum d'efforts qui avait été fixé, et qui était encore marqué sur les plans lorsque le pont s'est écroulé. Dans tous les cas, la critique de la commission royale sur ce point est assez claire.

En réponse à mon honorable ami de Queen, (I.P.-E.), (M. Martin), je ferai remarquer que M. Cooper, à cause des ressources financières limitées de la compagnie, des désavantages qui l'entouraient, à cause de son âge et du manque de facilité de surveiller les travaux comme ils auraient dû l'être, écrivit à M. Parent, trois ans avant que la construction du pont fût commencée, ainsi que M. Cooper l'a dit lui-même devant la commission à New-York, qu'il ne pourrait pas continuer ses fonctions et demandait à en être relevé.

M. Cooper demande d'être relevé.

Près de trois ans avant que la construction du pont de Québec fût commencée M. Cooper informa M. Parent qu'il ne serait jamais capable d'aller à Québec de nouveau, et il demanda à être relevé de ses fonctions, vu qu'il sentait qu'il lui était impossible de donner à ce travail toute l'attention voulue, car il était sous les soins d'un médecin.

M. Parent répondit que la compagnie ne voulait pas lui donner sa liberté avant que le pont fût terminé, car elle avait confiance en lui et désirait continuer à bénéficier de ses services. Il déclara la même chose à M. Deans, mais ni l'un ni l'autre ne voulut entendre parler de la proposition, car ils ne connaissaient pas d'autre ingénieur sur lequel ils pouvaient s'entendre tous deux.

Le Gouvernement n'exerçait aucune surveillance. Il n'y avait pas d'ingénieurs conjoints, M. Cooper était censé avoir toute la responsabilité, bien qu'il eût déclaré qu'à cause de son vieil âge et de sa santé délicate, ses médecins lui avaient ordonné de ne pas sortir de New-York. Mais toutes ces considérations furent mises de côté, et je conclus de l'action des directeurs que ceux-ci aimaient mieux voir M. Cooper à New-York que sur le pont où il aurait pu surveiller les travaux et constater s'ils étaient faits comme ils devaient l'être. Il s'ensuivait que la seule tête responsable de toute l'organisation à Québec était M. Hoare. M. Cooper dans sa déposition a dit :

Tous les changements importants étaient soumis à M. Hoare et transmis ensuite par lui, je suppose, au département.

Mais le département n'était pas en état de constater l'exactitude des plans au point de vue technique, et M. Hoare était le seul qui décidait. La responsabilité de M. Hoare a été reconnue par la commission qui, dans son rapport dit à la page 49 :

Les directeurs de la compagnie semblent ne pas avoir compris l'importance des fonctions de M. Hoare, et bien qu'ils fussent d'avis qu'il n'avait pas la compétence voulue pour diriger les travaux, il lui accordaient les pouvoirs et les émoluments de l'ingénieur en chef.

Dans une lettre écrite par M. Parent à M. Holgate en 1898, on admet que M. Hoare n'avait pas l'habileté nécessaire pour assumer la responsabilité d'ingénieur en chef,

mais cependant M. Parent persiste à dire : Ne vous occupez pas, nous savons que vous n'êtes pas capable, mais vous allez être l'ingénieur en chef. Pourquoi M. Hoare a-t-il accepté dans ces circonstances ? Il me semble qu'une très grave responsabilité repose sur celui qui a proposé de retenir les services de M. Hoare et de M. Cooper, qui avaient admis leur inhabileté à exécuter des travaux de cette magnitude. Le rapport continue :

Personnellement, M. Hoare se considérait comme ayant la surveillance générale de la construction, avec autorité sur tout à l'exception de l'approbation des plans. La preuve démontre qu'il consacra une grande partie de son temps à la surveillance de la fabrication des matériaux, à l'inspection du montage et à la préparation des estimations. Elle démontre aussi qu'il lui manquait le coup d'œil d'ensemble de l'ouvrage que faisaient les inspecteurs et que, si ses subalternes entretenaient à son égard la plus haute considération, ce n'est pas à lui qu'ils s'adressaient pour avis sur les difficultés d'ordre technique.

M. Parent était réellement le seul maître dans la compagnie du pont de Québec ! Quelques-uns pourront peut-être contester cela, mais je veux renvoyer mes honorables contradicteurs à la page 29 des dépositions données devant le comité lorsque M. Barthe, le secrétaire de la compagnie a été examiné, et s'il y a un homme qui est renseigné sur les affaires de la compagnie du pont de Québec, c'est bien M. Barthe. M. Barthe était interrogé par M. Chisholm.

D. Vous savez que le président était obligé de voyager beaucoup et avait beaucoup plus à faire que les autres directeurs?—R. Certainement. Il était l'âme de toute l'entreprise, et c'est lui qui pratiquement faisait tout le travail.

Je vais plus loin et je dis que M. Parent était responsable de la mauvaise comme de la bonne administration de la compagnie du pont de Québec.

M. Parent ignora le rapport de M. Douglas que l'on a constaté plus tard être correct. L'honorable député de Lunenburg, (M. Maclean) a admis que le quantum d'efforts était l'erreur fondamentale dans les plans. Si nous admettons la vérité de la maxime " errare humanum est " n'est-il pas étrange qu'une entreprise de cette magnitude ait été laissée entre les mains d'un seul homme? M. Douglas a condamné le quantum exigé, et voici un extrait de sa déposition.

D. Etes-vous en état de dire que cet accident aurait pu être évité si l'on avait adopté le quantum d'efforts que vous avez proposé?—R. Pour répondre à cette question, il faudrait donner le longues explications.

D. Mais, généralement parlant il aurait pu être évité?—R. Oui, et je dois dire que les expériences qui ont été faites à Phœnixville à la suite de l'effondrement du pont corroborent ma proposition.

M. ROBITAILLE.

M. Holgate dit à peu près la même chose, mais cela n'empêche pas cependant M. Parent d'ignorer le rapport de M. Douglas qui condamne les premiers plans, et il ignore la proposition raisonnable d'avoir un ingénieur conjoint pour veiller à ce que les plans soient exécutés avec exactitude.

M. Parent a aussi ignoré la déclaration que M. Schreiber a faite qu'il ne voulait pas prendre la responsabilité de l'approbation des plans, et il a aussi ignoré le rapport du comité Eiffel. Je dois dire en passant que le plus grand comité d'ingénieurs du monde est celui connu sous le nom du comité Eiffel à Paris. Eiffel était un grand ingénieur qui a promulgué certaines théories concernant la flexibilité de l'acier, et à cause de sa grande science, le gouvernement français lui a permis de faire la preuve de sa théorie en érigeant la tour Eiffel qui devait durer cinq ans. Le gouvernement français a été si fortement impressionné par l'heureuse mise en pratique des théories de M. Eiffel qu'il a laissé subsister la tour Eiffel.

Voici donc un comité d'ingénieurs, à Paris, qui étudie continuellement tous les grands travaux de génie civil dans le monde. Ce comité a fait rapport qu'il ne pouvait pas approuver le pont actuel cantiliver à moins qu'il ne reposât sur un double point d'appui, car sans cela, le pont serait certainement exposé à de grands accidents. Le temps a prouvé que les défauts indiqués existaient, et le pont s'est écroulé.

En présence de tous ces faits je prétends que le président de la compagnie du pont est coupable de négligence volontaire, que je pourrais même qualifier de criminelle, parce qu'un homme qui accepte une charge aussi importante aurait dû se rendre compte de la responsabilité qu'il assumait, et s'il ne la connaissait pas, il n'était pas la personne voulue pour remplir la charge.

Je dis qu'un homme coupable d'avoir négligé une des précautions ordinaires, ou qui ne possédait pas les qualités nécessaires, doit être aux yeux de Dieu et des hommes tenu entièrement responsable de sa négligence à remplir les fonctions qui lui étaient dévolues.

Quel a été le verdict du coroner à l'enquête qui a été tenue à Québec pour constater les causes de la mort de ces soixante malheureux qui sont tombés avec le pont? La compagnie du pont a pris grand soin de faire nommer un jury composé des actionnaires, lesquels ont rendu un verdict suivant leurs intérêts, et sont allés même plus loin qu'un jury de coroner est censé aller, en disant que toutes les précautions nécessaires avaient été prises par la compagnie du pont pour prévenir la catastrophe. Un garde-moteur ordinaire qui renverse un véhicule ou écrase une personne dans les rues est immédiatement amené devant les tribunaux et accusé d'homicide ; mais lorsque des per-

sonnes influentes et élevées dans la société sont cause d'un accident qui enlève la vie à soixante personnes, on ne cherche pas même à savoir qui est responsable ? Je crois qu'il est du devoir de ce Parlement ou des tribunaux du pays d'éclaircir cette affaire jusqu'au fond et voir qui est responsable.

Le Gouvernement ne sait pas quelle sorte d'éléphant blanc il prend en consentant à accepter la propriété de la compagnie du pont aux conditions vagues contenues dans cette résolution. Il est tout probable que le Parlement sera obligé de prendre l'argent dans le trésor public pour payer les erreurs de ces personnes incompétentes et irresponsables.

Un autre point sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre c'est que le Gouvernement n'exerçait pas un contrôle suffisant sur les finances de la compagnie. Il en est résulté un relâchement dans la méthode de faire les affaires de la part de la compagnie allant presque à faire de faux rapports. Je lis dans le rapport :

Une des conditions était que la compagnie ferait souscrire et payer argent comptant des actions additionnelles au montant de $200,000 avant que la garantie fût donnée. Cette condition n'a été remplie qu'en partie. Le Gouvernement ayant accepté le certificat écrit d'un employé de la compagnie qu'elle l'avait été complètement, il donna se garantie à une nouvelle émission d'obligations.

Je dois dire que lorsque l'attention du ministre des Finances a été appelée sur cette circonstance, il a admis que s'il avait été au courant de cette fraude, il n'aurait pas autorisé l'exécution de la garantie. Le ministre des Finances est un personnage élevé dans la finance, et nous devons avoir confiance lorsqu'il parle finance. Mais les stipulations de la loi n'ont pas été remplies. Quels sont les faits? Nous voyons que M. Parent a acquis $2,500 d'actions qu'il n'a pas payées en argent, mais en services rendus, $2,500 ont été souscrits par quelque directeur en sommes variant de $100 à $400 et la balance s'élevant à $119,000 a été prise par M. Davis. Il n'a signé aucun blanc de souscription. Si l'on se reporte à la preuve, page 59 du rapport, on voit que M. Bell, l'auditeur du département des Chemins de fer, a déclaré qu'il ne croyait pas que la liste de souscription avait été signée à cette époque. M. Davis a donné son chèque qui resta dans le tiroir depuis le 27 février 1904, jusqu'au 21 février 1907, un chèque d'aucune valeur. On dira peut-être que M. Davis avait de bons appuis financiers; mais je voudrais pouvoir payer ainsi mes dettes en donnant des chèques à des personnes qui ne les présenteraient pas à la banque. Plus tard, nous voyons que M. Hays a pris pour $25,000 de stock ce qui réduit celui de M. Davis à $94,900. On a prétendu qu'il était désirable que M. Davis eût la majorité des parts, parce qu'il était l'entrepreneur et l'on prévoyait que le Grand-Tronc et d'autres chemins de fer souscriraient aussi des actions, mais jusqu'à présent, aucun chemin de fer responsable ne s'est beaucoup intéressé dans le projet, à cause des conditions de terminus auquel on a voulu les soumettre. Lorsque les compagnies ont vu cela, elles se sont immédiatement retirées et n'ont jamais montré beaucoup d'enthousiasme.

M. TALBOT : Avec la permission de mon honorable ami, qui, je crois, désire être juste, je lui demanderai : persiste-t-il à dire qu'aucune compagnie de chemins de fer au Canada n'a souscrit d'actions dans la compagnie du pont ou pris des intérêts dans sa construction ?

M. ROBITAILLE : Je n'ai pas dit ce que mon honorable ami veut me faire dire. J'ai dit qu'aucune compagnie de chemin de fer responsable n'a montré d'enthousiasme pour ce projet. Plus que cela, pourquoi les compagnies de chemins de fer n'ont-elles jamais rendu publique leur désapprobation du terminus et des conditions qu'on voulait leur imposer à ce sujet ? Ainsi que je l'ai dit au premier ministre, c'est parce que le président de la compagnie du pont est en même temps un commissaire du Transcontinental qui a beaucoup d'influence sur le département des Chemins de fer et s'occupe beaucoup de législation de chemins de fer ; et comme les compagnies de chemins de fer sont obligées de venir au Parlement à Ottawa de temps à autre et de lui voter certaines lois, elles ne veulent pas encourir le déplaisir de M. Parent, et elles ont pensé qu'au lieu de s'opposer au projet, il valait mieux pour elles montrer qu'elles le désapprouvaient dans une certaine mesure, en ne l'acceptant pas avec enthousiasme. Si j'avais la permission de rendre publics des renseignements que j'ai reçus privément de la part d'employés très élevés de chemins de fer canadiens, je pourrais en dire plus long ; mais je ne le ferai pas parce que cela pourrait leur nuire et n'aiderait pas à ma cause.

Ce chèque de M. Davis n'était pas accepté par aucune banque, et n'a jamais été présenté à la banque pendant ces trois années, mais, l'année dernière, lorsque le bill transférant les obligations de la compagnie au Gouvernement était discuté par la Chambre, j'ai prononcé un discours que certains membres du parti ministériel ont prétendu être inexact, mais le ministre des Finances qui est un homme pratique s'en est inspiré et a cru qu'il était bon de voir s'il n'y avait pas un peu de vérité dans mes déclarations. M. Bell est allé à Québec dans le mois d'août et il a constaté que le chèque était là. M. Bell a dit : "Je ne puis entrer ce chèque dans mon rapport avant qu'il soit payé ou que les actions soient remises". Qu'est-il arrivé ?

La crise financière battait son plein, et j'en connais les effets parce que j'ai vu M. Davis à la banque de Montréal où il avait la figure très longue ; ce ne fut que le 2 février qu'il fut en état de dire aux directeurs du pont : vous pouvez présenter mon chèque maintenant, j'ai des fonds à la banque pour le payer". Les directeurs ont déposé le chèque de $94,900 à la banque et ont accordé un certificat pour des actions au même montant ; mais l'on n'a fait payer à M. Davis aucun intérêt sur cet argent pendant ces trois années. Si nous examinons cependant les états de compte de M. Davis, on y découvre qu'il a fait payer l'intérêt au Gouvernement sur tous ses comptes dès qu'ils étaient rendus. Pourquoi était-il si âpre à faire payer au Gouvernement un petit montant d'intérêt comparé aux intérêts de $94,900 pendant trois ans. Le ministre des Finances n'a pu s'empêcher d'admettre que cela était contraire à la loi. M. Parent écrivit au ministre des Finances :

Je certifie par les présentes que le montant additionnel d'actions de $200,000 a été dûment souscrit au capital de la compagnie du pont et de chemin de fer de Québec et payé en entier.

Un chèque tant qu'il n'a pas été accepté par une banque n'est pas considéré n'avoir plus de valeur que le papier sur lequel il est écrit. Il est permis de présumer que le chèque vaut quelque chose, mais en réalité, il ne vaut rien ; cependant, les directeurs de la compagnie du pont l'ont accepté. Je vais donner lecture d'une partie d'une lettre que j'ai écrite au premier ministre l'été dernier, lui faisant connaître certains faits, et je laisserai le pays juge de dire si mes prédictions ont été justifiées par les événements ou non. Je lui écrivais :

J'appelle surtout votre attention sur la question du pont de Québec. Ainsi que vous le savez, j'ai déjà eu occasion de vous écrire à ce sujet important, et je vous ai dit alors que je me proposais d'étudier la question et de la traiter au mérite. Lors de votre dernier voyage, lorsque le Parlement discutait le bill autorisant le Gouvernement à prêter à la compagnie du pont de Québec $7,000,000, j'ai fait connaître mes vues sur la question. Ces vues sont connues de la majorité des électeurs, non seulement de mon comté, mais de la ville de Québec qui sont à la veille de s'éveiller de leur léthargie par l'agitation faite au sujet de la demande de 50 pieds de terrain pour la compagnie du fusil Ross dans la croyance qu'il combattait un plan de M. Parent.

On connaît aujourd'hui ce projet de spéculation énorme à propos de ces terrains, et il serait opportun pour vous de bien étudier la question, vu que votre Gouvernement dans un avenir plus ou moins rapproché peut être exposé à de sérieuses difficultés à ce sujet. Je regretterais beaucoup qu'il y eût scandale en cette affaire, surtout à la veille des élections générales où la lutte sera âpre. Dans ces circonstances un scandale porterait atteinte à votre réputation de politique honnête et de grand Canadien, réputation reconnue par les deux partis; notre histoire politique devra vous attribuer comme elle l'a fait pour le grand Mercier, une faiblesse inconsciente à l'endroit de vos amis. J'espère qu'il n'arrivera rien qui laisse planer le moindre soupçon.

Cela était écrit le 29 juillet 1907, et le 29 août, le pont s'effondrait.

M. D. ROSS : Le crédit est adopté.

M. ROBITAILLE : J'entends la voix du représentant du Grand-Nord.

M. D. ROSS : M'est avis qu'on ne devrait pas permettre à l'honorable député d'avancer pareilles choses d'une façon aussi lâche, espérant que les gens ne peuvent entendre ce qu'il dit.

M. l'ORATEUR : J'estime que le mot "lâche" n'a pas sa place ici.

M. D. ROSS : C'est moi-même qui l'ai employé, mais je crois que les circonstances me donnent raison de me servir de cette expression. Quoi qu'il en soit, je retire cette dernière. L'honorable député a avancé cela espérant que je ne l'entendrais pas. J'ai compris qu'il parlait du représentant du Grand-Nord. M'est avis qu'il n'aurait pas dû avancer cela et je lui demande d'expliquer maintenant pourquoi il a agi de cette façon.

M. ROBITAILLE : Vu que l'honorable député est assez généreux pour retirer l'expression "lâche", et afin de ne pas troubler sa quiétude, je dirai qu'il n'est pas le représentant du Grand-Nord ; cela est-il suffisant ? Le premier ministre a dit :

Je ne comprends pas ce que vous dites, mais si vous avez quelque accusation à porter, spécifiez-les.

Je lui adressai un court affidavit qui dit, entre autres choses (traduction) :

Au mois de mars 1904 ou 1905, le Gouvernement d'Ottawa a payé un montant de plus de $800,000 à M. M. P. Davis, entrepreneur du pont de Québec. Au mois d'août de la même année, ladite facture, vérifiée par l'ingénieur en chef, E. A. Hoare....

Nous constatons ici l'utilité de M. Hoare pour la compagnie du pont de Québec.

....et une autre personne qu'on dit être à son emploi, acquittée tel que dit ci-dessus, fut présentée au comptable de la compagnie du pont, le déposant, afin qu'il fît dans ses livres les entrées voulues pour correspondre à cette facture, avait appris par le secrétaire, le désir des directeurs que ses livres correspondissent à cette facture.

C'est-à-dire qu'on lui intimait directement le désir de la compagnie que ces livres fussent d'accord avec cette facture, même si l'on payait à M. Davis une somme plus considérable que celle indiquée par les livres de comptabilité.

En vérifiant ce compte, le comptable découvrit qu'on avait payé à M. Davis $168,000 de

trop, bien que cette facture fût certifiée; voici les détails:

1. Une somme de $130,000, balance de la subvention provinciale en faveur de la compagnie du pont et transportée audit Davis en paiement partiel des travaux exécutés et dont il avait déjà retiré $30,000 au commencement de juin de la même année. Ce montant de $130,000 ne se trouve pas crédité dans la facture envoyée par Davis à la compagnie.

2. Une somme de $38,000 représentant une traite que la compagnie avait signé à l'ordre de Davis pour qu'il en touchât le montant; cet effet étant accepté fut entré au débit de la compagnie du pont dans les livres de M. Davis. A l'échéance cette traite fut acquittée par la compagnie du pont, et dans la facture en question elle est portée au débit de cette compagnie.

En examinant les comptes de Davis produits ici, nous constatons l'entrée de $35,000 payés comptant à la compagnie du pont.

Quand on accepte une traite ou qu'on souscrit un billet, ce sont des effets négociables mais non pas de l'argent comptant. Il y a peut-être erreur de copiste ; quoi qu'il en soit, cela devait suffire au ministre des Finances pour payer ce compte sans le discuter.

Ce n'est pas tout ce qui laisse à désirer à ce point de vue dans l'administration de la compagnie du pont. Je viens de mentionner que lors de l'organisation de la compagnie $50,000 avaient été payés comptant, que $15,000 d'obligations acquittées avaient été données en rémunération de services, que $200,000 devaient être, espérait-on, souscrits par le Gouvernement, soit en tout $265,000.

Le Gouvernement a consenti à ce que cette compagnie fût responsable pour $8,000,000 et plus. Je possède des renseignements dont je ne puis garantir la parfaite exactitude, mais j'estime qu'il sera intéressant pour la Chambre de les connaître, car ils indiquent les excellentes relations qui existaient entre M. Parent et M. Davis. On m'a informé qu'à différentes reprises, M. Davis, sachant combien M. Parent aime les petites attentions, avait acheté certains bijoux pour la famille de M. Parent. De plus, sir Charles Fitzpatrick, l'ex-ministre de la Justice, quand il est allé prendre ses vacances d'été à la Rivière-du-Loup, s'est servi à satiété de la belle paire de chevaux et du splendide équipage qui appartiennent à M. Davis C'était toujours la même chose...

Sir WILFRID LAURIER : A l'ordre !

M. TALBOT : Monsieur l'Orateur, j'appellerai votre attention sur l'insinuation qu'on vient de faire contre le juge en chef sir Charles Fitzpatrick. Assurément, on ne devrait pas permettre qu'on avançât des choses semblables contre un homme qui occupe une situation aussi élevée dans le pays.

M. l'ORATEUR : Je crois que cette insinuation n'a pas sa place ici.

M. ROBITAILLE : Mon ami géorgien (M. Talbot) aime toujours à s'entendre parler. Il y a plus, on m'informe qu'à Québec même, au cours d'une certaine année, M. Parent a obtenu de ce Gouvernement des engrais provenant de la station de quarantaine de Lévis, et qu'il s'est servi des chalands de M. Davis pour les transporter à sa ferme de Saint-Augustin. Tout le monde à Ottawa se chuchotte que la maison qu'il occupe aujourd'hui est un don gratuit de M. Davis...

Sir WILFRID LAURIER : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : Quelle est la raison pour en appeler au règlement ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. Robitaille) n'a droit de faire des insinuations de ce genre à moins qu'il ne puisse les appuyer sur des preuves. Il peut porter des accusations et non pas insinuer des choses semblables.

M. l'ORATEUR : La règle s'applique à certaines personnes mentionnées.

M. LENNOX : Celui dont il est question n'est pas compris au nombre des personnes désignées dans cette règle.

M. ROBITAILLE : J'accepterai la décision de M. l'Orateur...

L'hon. M. FOSTER : Je ne comprends pas comment M. l'Orateur déciderait qu'on ne doive mentionner ici personne, à l'exception des privilégiés. Il s'agit d'une simple question de convenance, de nécessité ou de goût pour le député qui mentionne le nom d'une personne ; mais cela ne se rapporte pas à l'observance du règlement. Nul ici ne doit être sous l'impression que M. l'Orateur peut arbitrairement imposer le silence à un député.

Sir WILFRID LAURIER: Mon avis, tout en m'en rapportant à votre décision, monsieur l'Orateur, c'est que personne ici n'a le droit de faire des insinuations contre quelqu'un. S'il a des accusations à porter, qu'il les énonce. Mais faire des insinuations dans ce genre-ci "il est bruit", "on m'informe", "j'ai entendu dire", c'est contrevenir absolument au règlement.

M. SPROULE : Voilà une étrange doctrine à prêcher à la Chambre, en vérité. Le député est lui-même juge de la façon dont il doit parler d'une personne au sujet de laquelle les règlements ne s'appliquent pas. Il use de son privilège, et je ne connais aucune règle qui puisse l'empêcher d'agir comme il l'entend.

M. l'ORATEUR : La seule règle qu'on peut invoquer dans ce cas-ci, c'est la règle 19 qui se lit comme suit :

Nul membre ne doit parler d'une manière irrévérente de Sa Majesté, ni d'aucun membre de la famille royale, ni du Gouverneur ni de la personne administrant le gouvernement du Canada, il ne doit faire usage d'aucune parole

injurieuse pour l'une ou l'autre des deux Chambres....

Et le reste. Comme cette règle ne s'applique pas au cas actuel, le règlement et la coutume n'empêchent l'honorable député de parler comme il le fait.

M. GALLIHER : N'existe-t-il pas une règle d'après laquelle l'allusion qu'on fait doit se rapporter au sujet en discussion ? Les députés ne sont-ils pas obligés de discuter la question soumise à la Chambre ?

M. l'ORATEUR : C'est un autre point. Si l'on invoque cette règle, je crois que ce qu'a avancé l'honorable député (M. Robitaille) ne relève pas de la question.

M. ROBITAILLE : Afin de faire cesser les scrupules de ces messieurs, je vais changer de sujet. Je citerai des faits certains. La députation se demande peut-être : Qui est-ce M. Parent ? Il n'y a pas très longtemps, c'était un pauvre besogneux vivant à Québec ; aujourd'hui il a un piano de $3,000 ; et l'ameublement de sa maison est à l'avenant.

Il devint maire de la cité de Québec à une époque où les finances de cette ville étaient prospères. Aujourd'hui, Québec est une des villes du Dominion où les taxes sont les plus lourdes. Ministre des terres de la couronne pour la province de Québec, dans dix ans, il a vendu une plus grande partie du domaine public que ne l'a fait, sous ce rapport, la province d'Ontario en trente ans.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Robitaille) remarquera qu'on a invoqué la règle s'appliquant à la convenance des allusions. Ses remarques sont loin de se rapporter au sujet en discussion.

M. ROBITAILLE : Examinons ce point : Quelle est la conséquence de cette amitié entre M. Parent et M. Davis ? En partie, on peut la résumer sous cette formule : Escompte sur obligations, $188,721 ; actions non acquittées (chèque non accepté), $119,900 ; excédent sur compte tel qu'établi par affidavit, $165,000 ; certificat des factures de Davis par un ingénieur incompétent et pouvant agir à sa guise ; abjudication de l'entreprise de 150 milles de construction du Transcontinental de Québec au Nouveau-Brunswick.

Inutile de dire comment les estimations ont été faites, parce que c'est le secret de tout le monde. On ne peut estimer un ouvrage à son coût exact. J'ai déjà exécuté certains travaux moi-même et j'ai trouvé des cas où des calculs avaient été faits pour $7,500 pour une certaine partie d'une voie ferrée, soit pour deux tiers de mille, quand le coût du travail ne s'élevait qu'à $3,000 en tout. Nous savons que les entrepreneurs travaillent au-dessous du prix coûtant et, cependant, ils entassent de l'argent.

Pas besoin de dire quel effet tout cela eut pour Parent dans le district de Qubec, cette acceptation de petites faveurs dont on pouvait se servir dans un but d'élection fut utilisé. Si j'étais l'ami intime de M. Davis, je prendrais mon paquet pour m'en aller, mais je comprends que c'est ce que l'autre a fait. Nous aurons peut-être l'occasion de le rencontrer.

Monsieur l'Orateur, le pont s'est effondré. On nous dit de ne pas déplorer par trop cet accident. Que suppose-t-on de faire ? Si le Gouvernement désire tenir une attitude logique et honnête devant le pays, il doit nommer une commission d'ingénieurs indépendants qui fixera l'endroit qui convient le mieux à une entreprise semblable. De ce crédit on devrait prendre $25,000 ou $30,000 pour acquitter le coût de ces études. Cette commission d'experts préparerait des estimations comparées entre le site du pont actuel et les installations terminales de la cité de Québec, et le site et les installations si le pont passait par l'île d'Orléans.

Je puis dire que plusieurs ingénieurs éminents qui n'ont pas recours à des influences politiques reconnaissent que le dernier projet est le plus avantageux pour le développement, non seulement de Québec même, mais encore de cette partie du comté de Montmorency qu'on désigne sous le nom d'île d'Orléans. Si le Gouvernement veut poursuivre la politique qu'il a inaugurée relativement aux installations terminales, il lui faudra travailler sur un terrain artificiellement préparé. Quand ces estimations auront été préparées, qu'on les fasse connaître au Parlement ainsi que les plans suggérés, sans permettre à chaque soumissionnaire de préparer ses propres plans. Je suggérerais encore qu'on nommât un comité qui surveillerait les travaux et qui en contrôlerait le coût durant toute la période de construction. Quand les plans auront été définitivement adoptés, qu'on invite la concurrence. J'estime que le Gouvernement devrait s'occuper de ce dernier détail ; quant au reste, qu'il agisse comme il l'entendra.

M. W. A. GALLIHER (Kootenay) : Je consacrerai quelques minutes à discuter cette question. Je ne suivrai pas dans ses divagations l'honorable député qui vient de reprendre son siège ; je ne m'attarderai pas non plus à faire ressortir l'absence de goût dont il a fait preuve en lisant des lettres d'une nature personnelle et en s'attaquant au caractère privé des gens. S'il est convaincu que c'est là sa mission et qu'il remplit ainsi son devoir envers ses électeurs, je n'en pense pas moins. Evidemment il n'a pas limité ses observations à ce qui fait l'objet de la résolution qui a donné lieu à ce rapport que nous discutons maintenant. Il s'est égaré jusqu'à discuter des questions complètement étrangères à ce rapport. Il a été plus loin, il a avancé des choses qui ne sont pas des faits, loin de là, et qui n'ont été enfantées que par son imagination.

Il y a quelque temps l'honorable député faisait un discours ici, j'ai eu le plaisir de l'interroger au comité chargé de cette enquête, afin de donner une faible idée de la valeur qu'on peut attacher à la plupart de ses affirmations, je vais lire l'une des réponses qu'il a faites aux questions que je lui posais. Dans son discours, il avait dit que grâce à certaines accointances et affiliations entre quelques-uns des directeurs de la compagnie du pont de Québec, nous pourrions nous attendre à toutes sortes de calamités. Questionné directement, il prétendit qu'il n'avait pas avancé cela comme un fait. Je lui ai demandé alors :

Dans ce cas votre discours ne se rapportait réellement à tout cela, si ce n'est que vous estimez que telle ou telle chose pourrait se produire?—R. Oui.

Q. Alors à votre connaissance ou autant que vous pouvez connaître ces faits ne se sont jamais produits?—R. Oui, et c'est pourquoi j'ai demandé au Gouvernement d'assumer toute la responsabilité, parce que je prévoyais le résultat.

Les discours prononcés ici dans cette circonstance et aujourd'hui reposent en grande partie sur l'imagination. L'honorable député essaie maintenant de faire croire à la Chambre qu'une des raisons de l'effondrement du pont, c'est l'état défectueux des finances de la compagnie, en d'autres termes que les directeurs ne possédaient pas assez de ressources pour mener à bonne fin cette entreprise. Je ferai observer à l'honorable député que cela n'est pas exact. La commission royale, quand il s'est agi de cet aspect de la question, a trouvé que l'état de la compagnie au point de vue des affaires n'avait rien eu à voir dans cet accident. A ce propos je lirai le paragraphe (e) du rapport des commissaires :

Ce désastre ne peut être attribué directement à d'autres causes qu'à des erreurs de jugement de la part de ces deux ingénieurs.

Et le paragraphe (f) :

Ces erreurs de jugement ne peuvent être attribuées au manque de connaissances ordinaires au point de vue professionnel, à la négligence apportée à remplir leur devoir ou au désir d'économiser sans raison.

Si on lit l'appendice du rapport de la commission royale où les membres de cette dernière discutent l'état de la compagnie au point de vue financier, on constatera qu'ils en sont venus à la conclusion que ce déplorable accident n'est aucunement dû à la condition où se trouvaient les affaires de la compagnie.

Mon honorable ami du comté de Québec a profité de cette circonstance pour passer sa mauvaise humeur sur l'honorable M. Parent. Quelles que soient les informations qu'on ait fournies à l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) et quel que soit le but de ceux qui l'ont renseigné ainsi au point qu'il a cru nécessaire, à bon droit, je dois l'admettre, de proposer à la Chambre de référer cette question à un comité d'enquête, quel que soit le but des personnes qui l'ont ainsi renseigné, ces informations ont-elles été fournies par l'honorable député qui vient de reprendre son siège ou par d'autres personnes qui ne font pas partie de cette Chambre ? Je l'ignore. Certes, si ces renseignements avaient été fournis par celui qui vient d'adresser la parole à la Chambre, l'un des motifs qui l'animait était d'établir, si cela était possible, une preuve qui nuirait d'une façon ou d'une autre à l'honorable M. Parent.

Je ne suis pas ici pour défendre M. Parent ou toute autre personne ; mais après avoir étudié cette question, après avoir fait partie du comité chargé de cette enquête, quand j'entends ce qu'on avance contre cet homme en sa qualité de président de la compagnie du pont de Québec, je me crois en droit de demander à mes honorables collègues de cette Chambre de relire les témoignages des co-directeurs de cette compagnie, je veux parler de MM. Price, Sharples et Dumoulin et celui d'autres personnes que nous avons interrogées ; ils constateront quelle confiance ces associés reposaient en M. Parent. Ce sont là les deux seuls points sur lesquels ont roulé les remarques de l'honorable député que je me propose de discuter. Je suis convaincu qu'en lisant son discours, les insinuations et les rêves qu'il a consignés au hansard, il éprouvera beaucoup de difficulté à comprendre réellement ce dont il a parlé une heure durant. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) en parlant de ce rapport a semblé croire que le rapport du comité tel que déposé n'était pas assez complet et qu'il n'embrassait pas tous les détails de cette question. D'après l'ordre de la Chambre établissant ce comité d'enquête, trois questions devaient être étudiées. Le comité devait d'abord s'enquérir des conditions et des garanties qui auraient engagé le Gouvernement à payer des subventions à la compagnie du gouvernement de Québec, à garantir et endosser des obligations de cette compagnie. Voilà ce que nous avons mis au jour dans le rapport déposé aujourd'hui par le comité. Nous ne sommes entrés dans des détails de même que nous n'avons fait de commentaires, mais nous avons pris les parties essentielles de la preuve faite afin de les faire connaître et à la Chambre et au pays. A ce point de vue, je crois que nous avons parfaitement rempli cette première partie de notre tâche. Nous devions encore enquêter sur la garantie que le Gouvernement possède à l'heure actuelle pour les sommes déjà reçues et pour autres garanties accordées à la compagnie. A ce point de vue, mes honorables amis qui ont signé le rapport de la minorité ne partagent pas l'opinion de mes collègues qui avec le président ont signé ce document. On peut différer d'opinion sur la valeur de ces garanties, et cela tout en étant honnête. Dans notre rapport nous avons ex-

primé l'avis que le Gouvernement possède la garantie voulue pour l'argent dépensé, de sorte que c'est matière d'opinion maintenant de connaître la valeur actuelle de cette garantie. Nous savons quel est le coût de la superstructure, des installations terminales, des raccordements avec ces dernières et de la plate-forme telle que construite ; et nous savons que tout cela subsiste aujourd'hui. Nous n'ignorons pas qu'on vend sur les lieux mêmes une quantité de matériaux qui on servi à l'érection de cet ouvrage. Tout cela doit être porté à l'actif disponible, et le Gouvernement pourrait s'en servir en assurant lui-même la tâche d'amener à bonne fin cette entreprise.

Quant à la seconde partie de l'enquête qui devait rouler sur les mesures adoptées par le Gouvernement pour s'assurer de la préparation de plans de construction et de leur exécution convenable, la preuve s'il s'en trouve, faite devant le comité ne diffère pas des témoignages entendus par la commission royale. Une grande partie de cette enquête sous ce rapport particulier se rapportait nécessairement à des questions techniques dont aucun membre du comité ne peut réellement saisir toute la portée ; il leur est impossible du moins d'exprimer une opinion autorisée. Les commissaires se sont prononcés sur ce point, ce que nous mentionnons dans le rapport que nous présentons à la Chambre. Nous savons qu'une partie de l'enquête se rapportait à des détails d'une nature technique dont s'étaient occupés des hommes compétents ; nous avons cru qu'il n'était pas à propos pour nous d'exprimer une opinion sur ce point. Sous ce rapport j'estime que l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) ne peut nous accuser d'avoir déposé un rapport embrassant dans son entier l'objet de la résolution qui avait donné lieu à la nomination de ce comité.

L'honorable député (M. Monk) s'est plaint aussi de ce que nous n'avions pas parlé dans ce rapport des pertes de vie qui sont si déplorables. Je me demande quel motif animait mon honorable ami quand il a fait cette observation ; mais je suis convaincu qu'il n'accusera aucun membre du comité de ne pas partager aussi vivement que lui-même le regret que cette catastrophe a causé chez tous les habitants de ce pays. Tous nous déplorons cet accident. Mais je me demande quel bien cela nous rapporterait de nous y attarder maintenant. Nous aurions pu, sans doute, faire allusion dans notre rapport à ce détail bien pénible, mais je me demande à quoi cela nous aurait servi. Mon honorable ami se vante de ce que ses collègues et lui-même en soient arrivés à la conclusion déjà donnée par les membres de la commission royale. Je ne trouve pas à redire à ce que l'honorable député avance des choses semblables sous ce rapport, mais je ferai observer que si nos adversaires s'entendent tous pour baser la conclusion à laquelle ils en arrivent pour dire qu'ils s'accordent avec les membres de la commission royale, quelques-unes des conclusions comprises dans le rapport de cette commission, auraient pu se trouver certainement être intercalées à bon droit dans le rapport de la minorité. L'honorable député a voulu créer l'impression que la Phœnix Bridge Company voulait construire cet ouvrage à aussi bon marché que possible, autrement dit qu'elle essayait de construire un pont léger contrairement aux plans et devis. C'est là ce que je conclurais des paroles de mon honorable ami. Je lui demanderais ainsi qu'à la Chambre de relire le paragraphe L du rapport de la commission royale qui dit :

Le travail accompli à la Phœnix Bridge Company en préparant les dessins de détail et en les exécutant lors de cette construction, ainsi que celui fait par la Phœnix Iron Company qui a fabriqué les matériaux, ne laissaient pas à désirer; l'acier dont on s'est servi était de bonne qualité. Les vices sérieux sont dus à des erreurs dans la préparation des dessins.

Si mon honorable ami accepte les conclusions de la commission royale, cette déclaration ne doit-elle pas le convaincre, comme elle m'a persuadé que tant qu'il s'agit des matériaux fournis par la Phœnix Bridge Company, de la construction de cet ouvrage sous la directon de cette même compagnie, des articles manufacturés par la Phœnix Iron Company, rien ne laissait à désirer. Ce qu'avance mon honorable ami ou ce qu'il conclut que le travail a été exécuté à la grosse, sans qu'on y apportât toute l'attention et le soin voulus, ou que les matériaux fournis étaient plus légers qu'ils ne devaient l'être, tombe si l'on tient compte de ce paragraphe du rapport de la commission royale.

M. BARKER : Les commissaires ne disent-ils pas que les dessins du pont étaient défectueux et n'était-ce pas le dessin que le Gouvernement devait approuver ?

M. GALLIHER : Ils ont dit que l'erreur se trouvait dans le dessin, mais je faisais observer que mon honorable ami de Jacques-Cartier a voulu laisser la Chambre sous l'impression que la Phœnix Bridge Company ne fournissait pas les matériaux convenables et qu'elle voulait exécuter cet ouvrage sur une base de dépenses limitées, je lui prouvais par le rapport même de la commission royale, rapport qu'il accepte, d'après sa déclaration, que les choses ne s'étaient pas passées comme il le prétendait. Une partie de ce document se rapporte à M. Cooper lui-même, mais je ne vois pas qu'on en fasse mention dans le rapport de la minorité. Le rapport de la commission royale dit :

Les états de service de M. Cooper au point de vue professionnel étaient tels que son choix pour le poste important qu'il occupait, était justifié, de même que l'était l'entière confian-

ce que reposa en son jugement les fonctionnaires du gouvernement fédéral, les directeurs de la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec et ceux de la " Phœnix Bridge Company ".

C'est un éloge prononcé de M. Cooper et si, tel que mon honorable ami (M. Monk) le dit, le rapport de la minorité contient en réalité toutes les conclusions du rapport de la commission, le premier devrait comprendre en toute justice cette partie. La preuve faite devant le comité démontre que les directeurs de la compagnie du pont de Québec étaient des hommes d'affaires habiles, d'une grande expérience sous ce rapport. Il appert encore que l'administration des affaires de la compagnie se faisait d'une façon honnête et économique et que l'unique but de la compagnie était de construire l'un des plus grands ponts du monde.

La preuve et les conclusions de la commission royale tendent à démontrer que la Phœnix Bridge Company et la Phœnix Iron Company désiraient toutes deux fournir les matériaux en fer de la première qualité possible, et de plus que M. Cooper voulait faire du pont de Québec le grand œuvre de sa carrière comme ingénieur. Toutes les parties intéressées voulaient donc mener à bonne fin cette entreprise de ce grand pont jeté sur le Saint-Laurent à Québec.

Quant à la façon dont la compagnie a administré ses affaires, je citerai le rapport de M. Bell, fonctionnaire du département des Chemins de fer nommé pour faire l'examen des livres. It dit :

Après un examen minutieux de chaque facture depuis le 19 octobre 1903, je constate qu'il n'y a rien qui n'ait été autorisé en la manière voulue et qu'on pourrait considérer comme dépensé faite illégalement par une compagnie par actions.

Ce rapport du vérificateur démontre jusqu'à l'évidence que les affaires de la compagnie du pont de Québec, quel qu'ait été l'état de ses finances, étaient administrées avec économie, pour le plus grand avantage de la compagnie elle-même et du pays tout entier. Quant à la louange qu'on adresse au Gouvernement, je n'en parlerai que pour citer un extrait de la preuve faite devant la commission. A la page 71 de son rapport, M. Bell dit :

Q. Dois-je comprendre que vous dites que les revenus des $200,000 d'actions nouvelles furent employés aux fins que poursuivait la compagnie? Est-ce bien là ce que vous dites? —R. Oui, monsieur.

Q. Mais on ne les a pas employés à remplir la convention d'après laquelle cet argent ne devait servir qu'à payer l'escompte sur les obligations intérimaires?—R. Tel que je l'ai dit dans mon rapport, on ne s'est pas conformé strictement à la loi à ce point de vue.

Q. Vous avez dit cela dans votre rapport?—R. Oui, monsieur.

Q. On a ignoré complètement la loi?—R. On ne s'est pas conformé à la loi sous ce rapport.

Q. Il n'y a pas d'ambiguïté possible? Vous dites dans votre rapport qu'on ne s'est pas conformé strictement à la loi?—R. Je parle de la loi en général. Il est admis qu'on ne s'est pas conformé à certaines dispositions particulières, mais les $200,000 ont été utilisées subséquemment et payées; s'il n'en avait pas été ainsi, ces $200,000 auraient été pris à compte des obligations destinées à cette fin, ce qui serait revenu à la même chose. Le résultat pratique n'a pas été changé, c'est-à-dire que si la compagnie n'avait pas observé strictement la loi, elle se serait trouvée dans la même position.

Q. La compagnie s'est servi des $6,800,000 d'obligations garanties pour se procurer de l'argent aux fins qu'elle poursuivait. Si elle avait obtenu de M. Davis de l'argent sonnant, et si elle s'en était servi, le montant ainsi réalisé aurait été déduit de celui des obligations rendues nécessaires à ce moment-là?—R. Oui, à ce moment-là, mais la compagnie aurait été obligée plus tard de prendre au compte des obligations un montant semblable à celui qu'elle a acquitté grâce aux deniers qu'elle a réalisés de la vente de ses actions.

Bien qu'il soit vrai que la compagnie n'ait pas observé strictement les dispositions de la loi sous ce rapport, le résultat n'a pas été changé. On a déjà expliqué et commenté les raisons pour lesquelles ce chèque n'avait pas été immédiatement produit à la banque, mais ainsi que M. Bell le déclare, ce fait-là n'a affecté aucunement l'entreprise.

Je veux appeler l'attention sur un autre détail ; on a parlé de la nomination d'une commission d'ingénieurs. Quand M. Holgate a été interrogé par le comité, M. Monk lui a demandé son avis sur la façon dont un ouvrage semblable devrait être préparé ; il a émis l'opinion qu'on devrait nommer une commission d'ingénieurs qui soccuperaient de tous les détails des dessins et de la préparation des plans. Les questions et les réponses étant générales de leur nature, j'ai voulu savoir si le témoin parlait de ce qu'on aurait dû faire d'abord, avant qu'il fût connu qu'un accident se produirait, et M. Holgate a admis franchement qu'il n'appuyait ses dires que sur les faits qui s'étaient produits et que sur les renseignements qu'il s'était procurés au cours de l'enquête. En vérité, science vaut mieux que prescience. M. Holgate ne voulait pas aller jusqu'à dire que, si tout d'abord, il avait entrepris l'exécution de ces travaux, il aurait agi suivant ce qu'il considérait nécessaire après l'expérience de ce qui sest passé. Il a laissé entendre que s'il eût entrepris cet ouvrage dès le principe, il n'aurait pas dit qu'une commission d'ingénieurs devait être nommée. Je ne veux pas occuper plus longtemps l'attention de la Chambre.

M. GEORGES PARENT (Montmorency) : Monsieur l'Orateur, vu l'heure avancée, je ne me propose pas de discuter longuement cette question ; je tiens cependant, à présenter quelques observations en réponse à

l'honorable député du comté de Québec (M. Ribitaille). Je constate que l'honorable député quand il est interrogé sous serment tient un langage bien différent de celui qu'il emploie ici. Il y a quelques jours à peine, il était assigné devant le comité nommé pour s'enquérir de cette question du pont de Québec. L'honorable représentant de Kootenay (M. Galliher) lui a alors posé certaines questions à propos d'un discours qu'il avait fait ici même pendant la dernière session. Je veux lire cette partie de la preuve pour faire savoir à la Chambre et au pays que, lorsque le député du comté de Québec parle sous serment, son langage diffère complètement de celui qu'il tient à la Chambre des communes. Je me rappelle parfaitement les paroles prononcées par l'honorable député à la dernière session quand il a avancé des choses qu'à cette époque nous ne pouvions réfuter ; c'est pourquoi on a jugé à propos de l'assigner devant le comité afin de lui fournir l'occasion de répéter sous serment ce qu'il avait avancé. Je ne m'attarderai pas à lire tout son témoignage ; je n'en citerai qu'une partie, la plus importante.

Dans son discours de l'année dernière, le représentant du comté de Québec affirmait que le premier ministre de la province de Québec, quand furent accordées les subventions pour le pont de Québec, se trouvait être le président de la commission du chemin de fer transcontinental. On doit supposer une certaine instruction sinon de l'éducation à l'honorable député ; mais il ignorait qu'à l'époque où les subventions furent accordées, le président de la compagnie du pont ne remplissait pas alors la fonction de président de la commission du Transcontinental. Voici la preuve établie devant le comité à propos d'une autre affirmation de l'honorable représentant :

Q. Savez-vous quand cette subvention a été obtenue?—R. Non.

Q. Un peu plus loin dans votre discours, vous avez dit: "Après cela, en 1901, il s'est formé une compagnie sous le nom de "The Quebec Terminal and Railway Company", associés à M. Parent était l'honorable M. John Sharples, M. E. T. Taschereau et M. Gaspard Lemoine". En vérité, savez-vous si jamais M. Parent a fait partie de la compagnie en question?—R. Je dois dire, en passant qu'il y a dans ce dicours certaines déclarations que les sténographes n'ont pas rapportées fidèlement. En relisant ce dernier au cours de l'été j'ai trouvé, par exemple, que certains chiffres ne s'accordaient pas avec ce que j'avais avancé. J'ai corrigé quelques-uns de ces états sur l'original que j'avais pour le remettre, et je crois que le nom de l'honorable M. Parent n'a pas été mentionné par moi à ce temps-là. J'ai lu dans le statut constituant cette corporation les noms des personnes qui avaient demandé des lettres patentes. Celui de M. Parent ne s'y trouvait pas, si je me rappelle bien, mais il y avait celui de M. Edmond Taschereau qui est notaire dans le bureau de M. Parent.

M. PARENT.

Quiconque a la moindre notion de ce qui se passe dans le monde légal de la province de Québec sait qu'un notaire ne remplit pas la fonction d'avocat, loin de là. Aussi quand l'honorable député du comté de Québec parle de M. Edouard Taschereau comme d'un avocat, il montre ce qu'il connaît dans des questions de ce genre. Quant aux attaques d'une nature personnelle dirigées contre ceux qui me sont chers, je ne les releverai pas ; le châtiment de l'honorable député ne saurait tarder. Il nous a donné une exhibition du dernier coup de pied donné par l'âne mourant.

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. PARENT : Je retire cette expression. Je voulais ajouter quelques mots sur la question débattue, mais comme on l'a discutée sur toutes ses faces, je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour moi d'appuyer plus longtemps sur ce sujet des affaires de la compagnie du pont de Québec. Je tiens cependant à relever une déclaration du rapport de la minorité qui prétend que cette compagnie n'était pas dans une condition financière favorable, que son capital était trop minime pour entreprendre un ouvrage semblable. S'il se trouve quelqu'un qui sache à quoi s'en tenir à ce propos, c'est bien la population de la cité de Québec ; or, sans distinction de partis politiques, tous les citoyens de la vieille capitale n'entretiennent qu'un sentiment sur cette question ; tous sont parfaitement satisfaits du travail accompli par la compagnie et par le Gouvernement. Sur ce point, au lieu de présenter un argument qui me serait personnel, je lirai une appréciation que faisait le seul organe anglais tory que nous avons à Québec. Je cite le "Chronicle", de cette ville, numéro du 14 décembre 1907 :

On a ridiculisé la compagnie à cause du chiffre peu élevé de son capital en comparaison de la grandeur de l'ouvrage qu'elle devait accomplir; on a représenté ses membres comme formant une troupe d'exploiteurs dont le seul but était de réaliser des bénéfices à même les deniers fournis par l'Etat. Pour estimer à leur juste valeur ces accusations, il sera bon de rappeler les circonstances qui ont précédé et qui ont accompagné l'organisation de cette compagnie. Depuis très longtemps, le besoin d'un pont sur le Saint-Laurent se faisait sentir, et cette nécessité devenait de jour en jour plus urgente. Il y avait un pont jeté sur le fleuve à Montréal, il est vrai, mais cet ouvrage servait, comme il sert, encore au transport des produits canadiens aux ports des Etats-Unis, au désavantage manifeste de nos propres ports et de nos compagnies d'expéditeurs. Quand le parti conservateur était au pouvoir, sir Charles Tupper s'est rendu à Québec pour promettre l'aide du Gouvernement en faveur de la construction d'un pont; mais il imposait comme condition que la population intéressée devait démontrer l'intérêt qu'elle prenait à cette entreprise en organisant elle-même cette dernière, et en y consacrant des capitaux. Y eut-il malentendu à propos de cette condition, ou les capitalistes de Québec ne voulu-

rent-ils pas l'accepter? Toujours est-il que le projet fut abandonné. Avec le temps, la nécessité de ce pont devint plus évidente; la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ouvrait une région immédiatement fertile de l'intérieur de la province; les prairies du Nord-Ouest si riches en blé se développaient à un point tel que le Gouvernement du jour s'occupa de la nécessité de fournir un autre débouché à ces produits, mais par des ports canadiens et non pas par les ports des Etats-Unis. Le gouvernement de sir Wilfrid Laurier a agi précisément comme l'avait fait sir Charles Tupper. Il a promis sa coopération efficace à la construction de ce pont, mais ce n'était toujours qu'une simple coopération. Rappelons-nous ce qui s'est passé: les citoyens de Québec formèrent la compagnie actuelle du pont, pour ne pas perdre l'occasion qui leur était offerte à nouveau. Il est probable qu'ils étaient animés par l'intérêt personnel aussi bien que par le patriotisme, mais on ne saurait les blâmer en cela, car s'ils n'avaient agi comme ils l'ont fait, le pont n'aurait pas été commencé. Quant au montant peu élevé du capital risqué, on doit se rappeler d'abord qu'il n'y a pas de multimillionnaires au Canada, et en second lieu que la compagnie fut obligée pour donner l'élan nécessaire au projet de commencer cette entreprise et de ne pas la terminer. Personne ne s'attendait à ce qu'il se formât à Québec une compagnie qui construirait le pont à même ses propres ressources et de légères subventions des gouvernements fédéral, provincial et municipal. Voilà ce qui était bien entendu dès le principe, de même qu'il était bien compris aussi que cet ouvrage étant d'une importance nationale, le Gouvernement interviendrait, tôt ou tard pour terminer en réalité cette entreprise. Ce qu'il fallait, c'était l'initiative des Québecquois, et c'est ce que fit cette compagnie qu'on blâme maintenant et à laquelle on reproche de ne pas avoir risqué plus de capitaux dans cette entreprise. Mais si cette compagnie n'était pas venue de l'avant, qu'aurait-on fait?

Je cite cet article pour faire voir le sentiment qui existe à Québec. En terminant je dirai que les citoyens de cette ville et que moi-même, en ma qualité d'un des représentants du district de Québec, sentons que nous devons beaucoup de reconnaissance au Gouvernement, aux ministres qui nous ont aidés à construire ce pont, entreprise qui aura pour résultat de faire de Québec une grande cité, et de donner au port de Québec la place qu'il doit occuper au soleil du Canada.

(La proposition de M. Monk, mise aux voix, est rejetée.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Alcorn,	Lefurgey,
Avery,	Lennox,
Barker,	Léonard,
Barr,	MacLaren,
Beattie,	Maclean (York-sud),
Bergeron,	McCarthy (Calgary),
Blain,	Monk,
Borden (Carleton),	Morin,
Boyce,	Northrup,
Brabazon,	Owen,
Bristol,	Perley,
Broder,	Porter,
Chisholm (Huron),	Pringle,
Christie,	Reid (Grenville),
Clare,	Robitaille,
Crocket,	Roche (Marquette),
Daniel,	Sproule,
Foster,	Staples,
Fowler,	Taylor,
Haggart,	Tisdale,
Henderson,	Walsh (Huntingdon),
Herron,	White,
Hughes (Victoria),	Wilson (Lennox-et-Addington),
Jackson (Elgin),	Worthington,
Kemp,	Wright (Muskoka)—52.
Lake,	
Lancaster,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Archambault,	Logan,
Aylesworth,	Loggie,
Borden (sir Frederick),	Macdonald,
Bourbonnais,	Maclean (Lunenburg),
Brodeur,	Macpherson,
Brown,	McCarthy (Simcoe),
Bureau,	McCool,
Caldwell,	McIntyre (Perth),
Calvert,	McIntyre (Strathcona),
Carney,	McKenzie,
Caron,	McLean (Huron),
Cash,	McLean (York-centre),
Chisholm (Antigonish),	McLennan,
Clarke,	Marcile (Bagot),
Copp,	Marcil (Bonaventure),
Cyr,	Martin (Montréal, Sainte-Marie),
Delisle,	Martin (Wellington),
Demers,	Mayrand,
Desjardins,	Michaud,
Dubeau,	Miller,
Dugas,	Oliver,
Dyment,	Pardee,
Emmerson,	Parmelee,
Ethier,	Paterson,
Fielding,	Parent,
Finlay,	Pickup,
Finlayson,	Power,
Fisher,	Proulx,
Galliher,	Pugsley,
Gauvreau,	Reid (Ristigouche),
Geoffrion,	Roche (Halifax),
Gervais,	Ross (Cap-Breton),
Girard,	Ross (Rimouski),
Gordon,	Ross (Yale-Caribou),
Graham,	Rousseau,
Harty,	Savoie,
Hughes (King) (I.P.-E.),	Schell (Glengarry),
Hunt,	Schell (Oxford),
Jackson (Selkirk),	Sinclair,
Johnston,	Smith (Oxford),
Kennedy,	Stewart,
Knowles,	Talbot,
Lachance,	Telford,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Templeman,
Lanctôt (Richelieu),	Tobin,
Lapointe,	Tolmie,
Laurier (sir Wilfrid),	Turcotte,
Laurier (L'Assomption),	Verville,
Lavergne,	Walsh (Montréal, Sainte-Anne),
LeBlanc,	Watson,
Lemieux,	Wright (Renfrew),
	Zimmerman.—103.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Opposition.
MM.	MM.
Burrows,	Wilmot,
Turriff,	Seagram,
Law,	Osler,
Sloan,	Bennett,
Carvell,	Ward,
Conmee,	Elson,
Crawford,	Ganong,
Devlin,	McLean (Queen) (I.P.-E.),
German,	Martin (Queen) (I.P.-E.),
Grant,	Cockshutt,
Greenway,	Armstrong,
Guthrie,	Smith (Wentworth),
Hall,	Marshall,
McColl,	Lalor,
Smith (Nanaïmo),	Clements,
Boyer,	Forget,
Sifton,	Macdonell,
Black,	Ames,
Béland,	Paquet,
Fortier,	Lewis,
Ratz,	Thompson,
McCraney,	Schaffner,
Turgeon.	Stanfield.

(La motion principale est adoptée.)

PROCEDURES DE LA CHAMBRE.

M. FOWLER : Je demanderai à l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Graham) s'il se propose de répondre à certaines questions que j'ai fait inscrire au feuilleton et qui se rapportent à l'Intercolonial. Je veux parler des questions n° 1 et n° 2. Je demanderais également au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) s'il répondra à la question n° 8.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je comprends que ces questions seront posées ce soir ou demain. Je puis répondre à la question n° 1, mais je ne suis pas certain d'avoir ici la réponse à l'autre question.

M. FOWLER : Pouvez-vous donner cette réponse maintenant ?

L'hon. M. GRAHAM : Cela serait contrevenir au règlement. Les questions doivent être posées avant la prorogation.

M. W. F. MACLEAN: L'ordre du jour a-t-il été mis en discussion ? Si cette procédure n'est pas encore terminée, je demanderais au ministre des Finances si le Gouvernement se propose de faciliter l'adoption du projet de loi adopté par le Sénat et qui se rapporte au transport des marchandises par voie fluviale. Le feuilleton mentionne cela sous l'en-tête " projets et objets publics ". Vu que cette proposition est appuyée par tous les intéressés, je pourrais dire, j'aimerais connaître ce que le Gouvernement se propose de faire.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Il y a deux projets de loi, celui-ci et un autre du Sénat qui se trouvent dans le même cas. Je puis répondre à l'honorable député que demain ou ce soir, si le temps le permet, nous serons heureux que ces questions soient posées.

VENTE DES TERRES DES SAUVAGES— TELEGRAMME DE M. SIFTON.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : J'ai reçu de M. Sifton le télégramme suivant :

Winnipeg (Manitoba), 16 juillet 1908.

Sir Wilfrid Laurier,
Ottawa.

Veuillez lire ce qui suit à la Chambre: La déclaration de M. Boyce que des irrégularités ont été commises dans la vente des terres des sauvages est sans fondement; son affirmation que des requêtes signées au nom d'autres personnes que les requérants véritables, à ma demande ou à mon instigation, ou à ma connaissance, est absolument fausse. J'ignore que M. Philp a ou a jamais eu quelque intérêt dans ces transactions; j'ai su que MM. Wilson et Reesor avaient acquis des terres un an après la vente faite par les fonctionnaires en la manière ordinaire et d'après la règle suivie. Autant que je sache, on n'a accordé de privilèges à aucun acheteur. Je nie de la façon la plus absolue l'existence d'irrégularité ou d'illégalité quelconque.

CLIFFORD SIFTON.

COMPAGNIE DU PONT DU CHEMIN DE FER DE QUEBEC.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité sur certaine résolution :

Qu'il est expédient d'autoriser le Gouvernement du Canada, en vertu du traité passé entre celui-ci et la compagnie du pont du chemin de fer de Québec, daté le 19e jour d'octobre 1903, et cité dans l'annexe du chapitre 54 des Statuts de 1903, d'exercer le droit de s'emparer de toute l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, d'après les clauses et conditions stipulées dans ledit marché et ledit acte, et que les sommes requises pour cette fin soient prises à même le fonds du revenu consolidé.

(La motion est adoptée.)

M. R. L. BORDEN : Quel est le montant estimatif de cette dépense ?

L'hon. M. GRAHAM : Comme il est bien près de six heures, j'ai pensé que l'honorable député (M. R. L. Borden) préférerait que le comité fît rapport de la résolution et que la discussion de ces articles eût lieu lorsque le bill sera mis à l'étude. Il est impossible de donner l'évaluation du coût de construction du pont avant que le conseil des ingénieurs ait soumis son rapport.

M. R. L. BORDEN : Je consens volontiers à ce que le débat soit ajourné jusqu'à la délibération du bill en comité général.

(Rapport est fait de la résolution et le projet de loi (n° 217) concernant la compagnie du chemin de fer et du pont de Québec, basé sur cette résolution, est déposé et lu une 1re fois.)

ADOPTION DU PROJET RELATIF A LA VENTE DES TERRAINS DE L'ARTILLERIE.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) propose à la Chambre de passer à la discussion en comité général sur le projet de résolution suivant :

1. La Chambre décide qu'il y a lieu de ratifier les décrets du conseil suivants, savoir :
a) Un décret du conseil en date du 16 mai 1904, autorisant la vente à la municipalité de la ville de Toronto de certains terrains de l'artillerie en cette ville, comprenant la totalité de la propriété militaire sise entre et comprenant le vieux fort et les terrains de l'exposition ;
b) Un décret du conseil en date du 9 décembre 1905, autorisant la vente à la ville de Montréal de la propriété de l'artillerie dans le fleuve Saint-Laurent, en face de ladite ville, connue sous le nom d'île Sainte-Hélène ;
c) Un décret du conseil en date du 27 juillet 1907, autorisant le transfert à la ville de Montréal d'une partie de la propriété de l'artillerie en cette ville, connue sous le nom de parc Lafontaine ;
Et d'autoriser la vente et l'aliénation desdites propriétés de l'artillerie en la manière et subordonnément aux conditions prescrites dans lesdits décrets du conseil, respectivement, et subordonnément à toutes autres conditions qui pourront être imposées par Sa Majesté et acceptées par la municipalité de la ville de Toronto et par la ville de Montréal, suivant le cas ;
2. Décide en outre que les prix d'achat reçus de la municipalité de la ville de Toronto et de la ville de Montréal pour lesdites propriétés de l'artillerie pourront être employés et appliqués, et sont par les présentes affectés à l'acquisition de terrains et à la construction d'édifices sur ces terrains pour des écoles d'instruction militaire se rattachant à la troupe permanente dans ces villes respectives.

M. W. F. MACLEAN : Le Gouvernement a-t-il l'intention d'établir quelque disposition en vue de l'entretien de l'ancien fort de Toronto, lorsque la ville en prendra possession?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. BERGERON: Le Gouvernement vend-il l'île de Sainte-Hélène à la ville de Montréal, à un prix déterminé ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. BERGERON : Et la ville de Montréal, à titre de compensation, cède au Gouvernement une partie du parc Lafontaine.

Sir FREDERICK BORDEN : Non, pas précisément. Dans le projet de loi que je déposerai, les décrets en conseil dont il est question dans cette résolution sont imprimés intégralement. Mais dans le décret en conseil se rattachant à la question soulevée par l'honorable député, les deux affaires figurent séparément. En fait, l'île de Sainte-Hélène était affermée à la ville pour certains objets. La ville a manifesté le désir d'en faire l'acquisition et le Gouvernement a consenti à vendre l'île moyennant une certaine somme, après évaluation. La ville de Montréal a occupé le parc Lafontaine dans son intégralité depuis nombre d'années, et comme elle en a amélioré la moitié, elle a manifesté le désir d'acquérir ce terrain et le Gouvernement a consenti à lui céder la moitié du parc ainsi amélioré par la municipalité, à condition que celle-ci renonce à toute prétention qu'elle aurait pu faire valoir sur l'autre moitié, et cela afin qu'elle puisse être consacrée aux objets de l'exercice militaire. En même temps, il est compris que lorsque le ministère n'utilisera pas cette partie du parc pour les revues, la ville pourra utiliser l'autre moitié.

M. BERGERON: Cette question sera sans doute laissée à la discrétion du ministre et de la ville de Montréal, en temps utile. Le ministre le sait, nombre de citoyens s'opposent à la cession d'une partie du parc Lafontaine.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous n'avons pas l'intention de construire les édifices militaires sur cette moitié du parc ; nous ne tenons qu'à l'utiliser pour les revues militaires.

L'hon. M. HAGGART : Que faites-vous du produit des ventes?

Sir FREDERICK BORDEN : Cela est prévu dans le bill. Le produit de ces ventes doit être conservé à l'achat d'emplacements à Toronto et à Montréal.

M. KEMP : Quel est le prix d'achat de l'emplacement dans chaque ville?

Sir FREDERICK BORDEN : $200,000 pour chaque emplacement.

(Il est rendu compte des résolutions qui sont lues pour la 2e fois et adoptées.)

Sir FREDERICK BORDEN demande à déposer un bill (n° 218) autorisant la vente ou l'aliénation quelconque de certains terrains de l'artillerie à Toronto et à Montréal.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu pour la 1re et la 2e fois, et la Chambre décide qu'elle passe à la discussion des articles en comité général.)

Sir FREDERICK BORDEN : Je dois déclarer au comité qu'en présentant ma ré-

solution, j'ai oublié de déclarer que Son Excellence a été informée de l'objet de cette résolution.

Sur l'article 2.

M. KEMP : Le ministre a-t-il reçu de quelques personnes de Toronto des réclamations relativement au service du chemin de fer urbain qui traverse ces terrains.

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a deux ou trois ans, lorsque le marché a été conclu avec la ville de Toronto, les documents s'y rattachant ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Il a été stipulé de la part du Gouvernement que l'ancien fort et l'ancien cimetière seraient conservés par la ville de Toronto ; telle est la condition attachée au transfert des terrains à la ville. Ces terrains doivent être utilisés exclusivement pour les objets d'un parc.

L'hon. M. HAGGART : Pourquoi ne réservez-vous pas une partie de ce terrain pour l'édifice public que le Gouvernement se propose d'ériger à Toronto ?

Sir FREDERICK BORDEN : La ville de Toronto tenait à acquérir ce terrain. Elle en utilise 75 acres depuis nombre d'années et antérieurement, elle avait un bail, de sorte que la ville était presque devenue l'usagère ; elle a donc jugé utile d'en devenir propriétaire. Nous en avons obtenu un assez bon prix et nous avons acheté ou plutôt acheté pour nous, une terre en culture au prix fort modique de $20,000 et cette terre doit être transférée au Gouvernement, dès que cette loi aura été adoptée ; le reste de l'argent devant être consacré à la construction d'édifices pour le camp militaire de Toronto.

M. KEMP : J'ai demandé au ministre s'il a reçu des réclamations au sujet du service des tramways qui traversent ce terrain ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous sommes convenus avec la ville que le Gouvernement se chargerait de l'entretien et de la restauration du fort, et si les tramways doivent traverser ce terrain ou le défigurer d'une façon quelconque, ce serait une violation des stipulations du marché. Il existe, je crois, un décret en conseil adopté subséquemment à cet égard, décret portant que nul chemin de fer ou tramway ne devrait traverser l'emplacement du fort, sauf de l'agrément des citoyens de Toronto. Il faut que la chose soit au préalable sanctionnée par un règlement de la ville.

(Il est rendu compte du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

Sir FREDERICK BORDEN.

ADOPTION DU PROJET RELATIF AU CHEMIN DE FER D'EDMONTON-YUKON-PACIFIQUE.

Le bill (n° 213), déposé par M. Graham, touchant l'aide à accorder au prolongement du chemin de fer d'Edmonton au Yukon et au Pacifique est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion en comité général.

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

Reprise de la Séance.

M. R. L. BORDEN : Le projet de loi est-il calqué textuellement sur la résolution ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU PROJET RELATIF AU CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD.

Le bill (n° 214), déposé par l'honorable M. Graham, touchant l'encouragement à accorder au prolongement du chemin de fer canadien du Nord est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion en comité général.

M. R. L. BORDEN : Le bill est-il calqué sur le texte même de la résolution ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui.

(Il est rendu compte du bill qui est lu pour une 3e fois et adopté.)

GRAINS DE SEMENCE.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a promis de déposer sur le bureau des renseignements circonstanciés touchant l'achat et la distribution de grains de semence dans l'Ouest. Je ne sache pas que ces documents aient été déposés.

L'INDUSTRIE DES LAINAGES ET LE TARIF.

L'hon. M. FOSTER : Il figure au feuilleton avis d'une pétition transmise au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) par l'association canadienne des manufacturiers exposant dans un mémoire la situation de l'industrie des lainages au Canada, et on affirme

que le premier ministre a répondu à cette pétition. Le premier ministre jugerait-il convenable de déposer sur le bureau demain même la pétition en question, afin que la Chambre en puisse prendre connaissance ?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je déposerai ce document, demain même.

LES COMPTES DE M. CONGDON.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a-t-il reçu du Yukon quelques renseignements au sujet de la question qu'il a posée, par voie télégraphique, au sujet des comptes de M. Congdon, à titre d'administrateur et dans le but de savoir si le conseil du Yukon a fait l'audition de ces comptes ?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : J'ai reçu une réponse et je tâcherai de la déposer sur le bureau demain même. Pour le moment, je n'ai pas ce document.

REVUE FINANCIERE.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) : Avant que la Chambre passe à la délibération des subsides, je tiens à faire quelques observations au sujet de la situation financière, telle qu'elle se manifeste aujourd'hui, ainsi que sur les perspectives qui se dégagent de la situation. Ces années dernière, l'opposition a eu pour habitude de présenter un aperçu de la question, contenant la statistique et, dans une certaine mesure, exprimant son attitude à cet égard, et aujourd'hui nous tenons à respecter l'usage établi. En ce moment surtout, il nous semble opportun de faire l'examen des événements et des opérations qui se sont développées récemment dans le domaine des finances canadiennes et de présenter sous une forme concise la situation financière, telle qu'elle se dessine actuellement.

Voilà à peu près douze ans que le Gouvernement a pris les rênes du pouvoir. Ce serait tomber dans des redites que de rappeler ici les principes dont le parti libéral a fait profession, les systèmes qu'il a préconisés, avant son avènement au pouvoir. Ces observations sont souvent revenues sur le tapis, d'année en année. Il ne serait guère utile d'y revenir, au cours d'un examen comme celui que je me propose de faire.

Voici les trois principaux points se rattachant à la situation financière du Canada : la perception des impôts prélevés sur les contribuables les dépenses exécutées et l'accroissement de la dette publique qui en résulte. La Chambre le sait, avant son avènement au pouvoir en 1896, le parti libéral s'était déclaré partisan de l'abaissement des impôts ; il déclarait que le chiffre de la taxation imposé à cette époque était exagéré, et il promit qu'à son avènement au pouvoir, il aurait le devoir et le privilège de réduire les impôts. Voici aujourd'hui la situation : Le chiffre de la taxation par tête d'habitant qui, en 1896, était de $5.46, a atteint en 1908 le chiffre de $11.7 par tête d'habitant. Le chiffre total des impôts qui, en 1896, montait à $27,700,000 a atteint, l'année dernière, le chiffre de $73,000,000, soit une augmentation de $45,200,000, ou 163 p. 100, dans le volume des impôts. Voici donc ce qui se dégage de l'étude de la situation financière envisagée au point de vue de la taxation : au cours de son administration, le gouvernement actuel a prélevé en impôts une somme supérieure de $252,000,000 à celle qu'il aurait prélevée, si le niveau de la taxation en vogue en 1896 eût été maintenu ; en outre, au cours des onze années et trois quarts écoulées sous l'administration dont je fais l'étude, le Gouvernement a demandé aux contribuables $544,000,000 en impôts, moyenne annuelle d'environ $48,000,000 et chaque jour il se perçoit maintenant au Canada un peu plus de $200,000, contre une perception quotidienne de $76,000 en 1896. En 1908, il n'y a guère plus de six millions de contribuables, par comparaison avec les cinq millions de contribuables de 1896 ; et ainsi l'augmentation des impôts survenue dans le taux, le volume et le montant annuel des impôts a suivi une progression hors de toute proportion avec l'accroissement de la population.

Quant aux dépenses, voici le résultat qui se dégage de l'étude de la situation : ce parti qui, à l'époque où il siégeait à la gauche, protestait contre le chiffre des dépenses exécutées à cette époque qui, à ses yeux prenaient des proportions alarmantes, ce parti, dis-je, a relevé la dépense par tête d'habitant au pays de $8.14 qu'elle était en 1896, à $19, en 1908 et le montant de la dépense, de $41,700,000 qu'elle était en 1896, à $112,000,000 en 1908, augmentation de 70 millions et demi dans cette période, soit un accroissement de 165 p. 100.

Fait intéressant à noter, durant cette période de onze ans et trois quarts, ce Gouvernement d'économie a dépensé $833,000,000, soit une moyenne annuelle de $71,000,000 et la dépense quotidienne moyenne est de $303,571 contre $114,000 en 1896. Bien que ce soit là le chiffre authentique de la dépense, durant cette période, nous constatons en abordant l'exercice 1908-1909, que la dépense autorisée et prévue excède de beaucoup celle exécutée au cours d'une année quelconque de notre histoire financière. Le tableau suivant indique les prévisions de 1907-1908 en regard des prévisions de 1908-1909 en colonnes parallèles :

	1907-1908.		1908-1909.	
Budget supplémentaire	$ 2,105,105		$ 5,329,633	
Budget principal	103,689,519		119,237,091	
Budget supplémentaire principal	11,018,605		10,665,657	
Autres item	100,000		2,850,000	
Primes (estimatif)	2,500,000		2,875,000	
		$ 121,413,229		$ 140,957,381
Excédent 1908-1909		$19,544,152		
Subventions—				
Ponts	15,000		800,000	
Chemins de fer	5,000,000		22,566,300	
		5,015,000		23,566,300
Prêts—				
Pont de Québec	6,678,200			
Port de Montréal	3,000,000			
Obligat. garanties du ch. de fer C. du N.				11,067,000
Total	$136,106,429			$174,586,681
Excédent 1908-1909 sur 1907-1908		$38,480,252		

Ce tableau jette une vive lumière sur la marche des dépenses, lorsqu'on tient compte de la situation financière du Canada et de la situation mondiale actuelle relativement aux dépenses exécutées en 1907-1908. Au moment où on serait naturellement en lieu de s'attendre à ce que le Gouvernement exerçât la prudence et l'économie et viserait à réduire le chiffre des dépenses, nous constatons que cette dépense suit une marche ascendante des plus accentuées. Cela n'indique nullement que le premier ministre ou le ministre des Finances et le Gouvernement se rendent compte de la situation du pays et des conditions financières qui règnent aujourd'hui dans le monde.

S'ils se rendent compte de ces conditions, ils n'ont pas répondu aux besoins de la situation, comme le feraient la plupart des gens prudents en affaires, dans le commerce des banques, dans le monde industriel et commercial. Mais la dépense basée sur les prévisions de cette année offre un trait caractéristique quelque peu dissemblable de la dépense de l'année dernière, et qui se dégage de l'étude des articles du budget des dépenses et surtout du budget supplémentaire. C'est là un budget gros de conséquences. Une grande partie de ces crédits sont affectés à des travaux préliminaires qui, pour autant qu'il est permis d'en juger après l'examen précipité et tout à fait insuffisant qu'il a été possible d'en faire, quand la Chambre les a adoptés, promettent de dépasser de beaucoup les chiffres primitifs, avant le parachèvement des travaux auxquels sont affectés ces crédits.

Il y a aussi, cette année, le chapitre des subventions accordées aux chemins de fer, atteignant le chiffre de vingt-trois à vingt-cinq millions de dollars, qui, naturellement embrassent une période de plusieurs années, et appellent l'exécution d'une forte dépense, si l'on tient pour admis que ce soit là des entreprises bien sincères qu'on se propose de mener à bonne fin. L'enseignement qui se dégage de l'étude des dépenses projetées et de celles exécutées par le gouvernement actuel, au cours des cinq ou six années dernières, c'est qu'il n'y a pas un seul genre d'entreprises auquel le Gouvernement refuse son concours financier. Dépenser, tel semble être le grand objectif poursuivi par chaque ministère, et il paraît n'exister aucun discernement sur ce qui doit constituer un objet convenable de dépense des deniers publics, et sur ce qu'il faut rejeter.

De l'enquête limitée qu'on a faite sur la gestion du ministère de la Marine et des Pêcheries, il se dégage un enseignement, aux yeux de tous ceux qui ont lu le rapport et les dispositions des témoins, et cet enseignement découlerait également de l'enquête qu'on ferait sur la gestion financière des autres ministères : c'est que, de l'avis des commissaires, cette gestion s'est signalée par une absence complète de soins, de prudence, d'entente des affaires, par un manque de force directrice et de conscience, dans l'exécution des dépenses. Au cours de l'enquête tenue par la deuxième commission, il est un fait qui a été parfaitement mis en lumière : c'est qu'au cours des deux ou trois années dernières, au ministère de la Marine et des Pêcheries, on a dépensé en pure perte plus de $200,000 et cela à cause de l'existence de cette liste des clients du Gouvernement et par suite d'achats effectués, au sujet du sous-ministre et des fonctionnaires, achats dépassant le chiffre légitime qu'ils auraient dû atteindre, si cette liste de clientèle n'eut pas été en vogue au ministère et si on eût exercé la prévoyance et le discernement qui se pratiquent dans le monde des affaires. Au cours de l'enquête on a mentionné l'achat d'articles coûtant au fabricant $400 ou $500 et qu'on a vendus au département $4,000 ou $5,000 et on a allégué comme excuse qu'il y avait un brevet en jeu, excuse qui n'a pas tenu debout, lorsque le juge Cassels a fait observer que nul gouvernement n'est tenu de payer autre chose qu'un profit raisonnable, et que la loi lui assure un recours en matière de brevets accordés par le pouvoir fédéral. Ce qu'on remarque surtout dans ces dépenses, c'est l'absence complète de

système, c'est le manque d'uniformité dans le développement des différentes ressources du pays : bref, c'est la méthode tout à fait expérimentale et hasardeuse qui préside à ces dépenses. Voici l'enseignement qui se dégage de l'étude de la situation : bien rarement, on entreprend une dépense à la suite d'un examen et après s'être demandé si cette dépense répond à un besoin public; ce qui détermine ces dépenses, c'est l'intérêt du parti et la pression politique ; c'est le désir d'obtenir des fonds qu'on puisse dépenser dans le comté représenté par un ministériel et d'autre part, le désir de venir en aide à ce ministériel par la distribution de toutes ces faveurs et des deniers publics.

J'en suis convaincu, l'adoption de la première méthode mentionnée qu'on applique d'habitude dans la dépense de deniers publics, aurait pour résultat l'économie annuelle de millions de dollars. Mais voici une des pratiques les plus répréhensibles auxquelles nous nous heurtons dans l'adoption des crédits, dans l'autorisation des dépenses et l'entreprise de travaux publics au pays : je ne crois pas me servir d'une expression trop énergique en disant que ce sont les fausses données répandues, soit par négligence, soit autrement au sujet des dépenses exécutées par le département ou par le ministère chargé de l'adoption de la mesure. La règle presque invariable aujourd'hui : c'est qu'il est impossible d'ajouter foi aux prévisions du ministre relativement au parachèvement d'un ouvrage public entrepris à la suite d'un crédit voté par le Parlement, et à l'octroi de ce crédit, pour les premières dépenses à exécuter. Je me contenterai de citer deux faits se rattachant, l'un à une minime dépense, et l'autre à une dépense fort considérable. D'abord, vient le bureau d'essai. Ce projet se heurta d'abord à l'opposition du ministre des Finances, et après discussion de ce projet devant la Chambre, il fut écarté. Plus tard il servit de cri de guerre durant les élections en Colombie-Anglaise. On afficha dans le comté ce placard : "Maxwell et le bureau d'essai" et cela parce que M. Maxwell après que le ministre des Finances eût décidé qu'il n'était pas nécessaire de construire un bureau d'essai, avait reçu du premier ministre l'assurance que le Gouvernement construirait une Monnaie à Vancouver ou à Victoria, je ne saurais préciser laquelle des deux villes. Se trouvant ainsi lié, le ministre des Finances dut ravaler ses paroles et saisir la Chambre de cette proposition. On déclara à cette époque que la construction du bureau d'essai coûterait au plus $350,000.

Bien que ce projet soulevât quelque opposition, la Chambre conclut que s'il était possible de construire un bureau d'essai à ce prix, elle voterait ce crédit, et sur cette déclaration le crédit fut voté. Cet édifice une fois parachevé aura coûté $650,000, soit un dépassement de crédit de près de $300,000.

Je pourrais multiplier les exemples indiquant des insuffisances d'évaluation dans la même mesure, dans ce que je pourrais appeler des transactions de moindre importance. Mais la question que je désire aborder pour le moment c'est l'importante entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. C'était là une entreprise considérable, une entreprise de haute importance pour le peuple canadien. En présentant ce projet, le premier ministre et le ministre des Finances étaient liés par l'honneur et agissaient sous la responsabilité de leurs hautes charges qui leur attribuent le pouvoir de présenter une proposition autorisée et de donner l'explication des mesures soumises à la Chambre.

Le premier ministre étudia la question, recueillit des renseignements et présenta à la Chambre son exposé de faits et un aperçu du coût de l'entreprise. C'est sur cet exposé fait par le premier ministre du Canada que la Chambre émit ses suffrages et que, plus tard, le pays, approuva aux bureaux de scrutin l'attitude prise par le ministère et par la Chambre. C'est le ministre des Finances naturellement qui est chargé de présenter chaque proposition sous son aspect financier. Bénéficiant de sa propre expérience et des lumières de tous ceux qui l'entouraient, lumières dont il avoue s'être autorisé, il nous soumit un état du coût de l'entreprise. Je me propose d'examiner brièvement, ce soir, ces divers états et de les contraster avec les conditions existant en 1908, au moment où le Grand-Tronc-Pacifique, la construction vient de commencer. Comme je désire ne pas dénaturer la pensée de ceux que je cite, je vais soigneusement emprunter mes extraits du compte rendu des débats de 1903, où figurent le discours prononcé par le premier ministre et les déclarations qu'il formula à cette époque. Page 7922, il dit :

> Mais ici se pose la question: quels sont les engagements pris par le Gouvernement? dans quelle mesure doit-il prêter son concours financier à la construction de ce réseau? car il est tenu de le faire, dans une certaine mesure. Voici en quoi consistera sa participation financière à l'entreprise: servir l'intérêt pendant un certain nombre d'années. Il est stipulé que le montant des obligations est remboursable dans cinquante ans. Les sept premières années, c'est le Trésor fédéral et non la compagnie qui paiera l'intérêt, dont le taux est fixé à 3 p. 100. A l'expiration de sept ans, le paiement de l'intérêt sera à la charge de la compagnie, si les recettes du réseau lui permettent de gagner 3 p. 100. Mais si les recettes du réseau sont insuffisantes pour que la compagnie gagne 3 p. 100, c'est l'Etat qui se chargera du paiement.

Plus loin, page 7922, il dit :

> Maintenant, monsieur l'Orateur, quelles sont les obligations assumées par le Gouvernement pour la construction du réseau, de Winnipeg au Pacifique? Si le chemin de fer qui traverse les montagnes a 600 milles de longueur, sa construction demandera $18,000,000 et le chiffre total de l'intérêt pendant trois ans sera

de $3,780,000. Voilà toute l'étendue de l'obligation assumée par le Gouvernement pour la construction du réseau, de Winnipeg au Pacifique.

Il s'agit ici de la section de l'Ouest. Il en vient ensuite à la section de l'Est. Puis, il entre dans des explications sur l'entreprise dans son ensemble, et dit :

La somme totale que le Gouvernement doit payer pour la construction de ce réseau de chemins de fer, de Moncton au Pacifique, atteindra le chiffre de $12,000,000 ou de $13,000,000 et pas un cent de plus.

Le premier ministre venait d'expliquer que tout comme le Gouvernement serait tenu de servir l'intérêt sur certain capital de premier établissement pour la section des montagnes, il serait tenu de servir l'intérêt, pendant sept ans, sur le capital de premier établissement pour la section de l'Est, et alors il fit la déclaration dont je viens de donner lecture. On chercherait en vain dans tout le discours prononcé par le premier ministre un seul mot, un seul correctif apporté à cette déclaration précise et catégorique.

Le ministre des Finances aborde la question plus tard. Je vais faire à son discours des emprunts plus copieux. Il s'agit d'abord du tronçon de Moncton à Québec. La distance, dit-il, est de 386 milles, mais pour plus de certitude, il l'évalue à 400 milles, puis comme en fait foi le compte rendu des débats de 1903, page 8855, il dit :

Je tiens de personnes autorisées qui s'appuient sur les données que nous possédons sur ce pays, que la construction de ce chemin de fer sera peu dispendieuse. De Québec à Lévis ou près de la frontière de la province de Québec, le coût de construction sera relativement peu élevé. En passant de la province de Québec dans la province du Nouveau-Brunswick, il faudra exécuter des travaux qui coûteront cher, et une fois au Nouveau-Brunswick, il y aura des tronçons dont la construction sera d'un coût modéré. Cependant, on affirme qu'il est possible d'établir, au prix de $25,000 par mille, une ligne à travers cette province avec des pentes aussi douces que celles de l'Intercolonial, bien que ce ne soit pas un chemin de fer aussi bon que le désirerait le député de Norfolk-nord (M. Charlton). A ce prix-là, 400 milles coûteraient $10,000,000.

J'estime à 1,475 milles la distance qui sépare Québec de Winnipeg. Ce chiffre est plus élevé que celui adopté par quelques députés. Je ne cherche nullement ici à abréger la distance. Je tiens d'un ingénieur qui a mesuré la distance que ce chiffre de 1,475 milles laisse une marge raisonnable. J'estime à $28,000 par mille le coût de la construction ; c'est une estimation libérale, me dit-on. Il faut se rappeler que dans les eux cas il ne s'agit que de la voie ferrée elle-même, indépendamment de l'outillage. Cette section coûterait donc $41,300,000. Qu'on additionne ces deux sommes et on obtiendra $51,300,000 comme coût probable de la division de l'Est.

Répondant à la question de savoir si cette somme comprenait le service de l'intérêt, au cours de la construction; il se prononce dans la négative et continue :

M. FOSTER.

L'inconvénient, c'est qu'il est difficile de préciser le chiffre de la dépense annuelle à exécuter. A cet égard, j'ai fait dresser une évaluation approximative, la seule possible.

La première année, la dépense à effectuer serait assez minime. Plus tard, les dépenses se gonfleront fort rapidement. Elles oscilleraient entre $12,000,000 et $13,000,000, annuellement. En répartissant ainsi le coût sur toute la période de construction, j'estime qu'à la fin de cette période, le capital au premier établissement attendrait le chiffre de $54,609,676, au lieu de $51,300,000.

C'est-à-dire que l'intérêt, durant la période de construction, est l'écart entre $51,300,000 et $54,609,676, soit un peu plus que $3,300,000. Puis il ajoute :

Cette somme produira un intérêt annuel de $1,638,290.30. Nous perdrions pendant sept années ce montant d'intérêt.

Ainsi, en multipliant $1,638,290 par le chiffre 7, on obtient le montant que, d'après le calcul du ministre, nous aurions à payer pendant les sept années, et ce montant dépasserait quelque peu $11,000,000. Quant à la section des montagnes, le ministre se livre au calcul que voici :

Nous ne garantissons que les trois quarts du coût qui pourraient être d'un chiffre inférieur à $30,000 ; mais si le coût est plus élevé, la compagnie doit combler l'écart. Notre garantie ne saurait s'élever à plus de $30,000 par mille, et si ou évalue la distance à 480 milles, cette garantie ne saurait dépasser $14,000,000. Le gouvernement devra servir l'intérêt sur cette somme durant sept ans, et pendant trois autres années, il est pourvu au service de l'intérêt dans le sens que j'ai déjà indiqué. Nous nous engageons seulement à servir l'intérêt pendant sept ans. A l'expiration de ce délai, la compagnie acquittera elle-même l'intérêt ; et ainsi nous perdrons, pour la section des montagnes, l'intérêt pendant sept ans, soit l'intérêt sur un total de $14,400,000, représentant 480 milles à $30,000 par mille.

L'intérêt à servir sur cette somme s'élève à $432,000 annuellement, somme qui, multipliée par le chiffre sept, donne le montant que, d'après le calcul du ministre des Finances, nous aurions à payer, conformément aux conditions stipulées au contrat, relativement à la section des montagnes, savoir: $3,024,000. Le ministre des Finances aborde ensuite l'état présenté par le premier ministre, état qui a été l'objet de certaines critiques et il le corrobore :

Le premier ministre a déclaré dans son discours que l'excédent du présent exercice, qui est de $13,000,000 en chiffres ronds, répondrait suffisamment aux obligations dont nous nous chargeons dans ce contrat. Certains députés de la gauche ont pensé que c'était là une affirmation téméraire. Les chiffres que je fournirai à la Chambre convaincront les députés de l'exactitude de cette affirmation.

Puis il se met en frais de le prouver :

L'intérêt annuel sur cette somme de $54,609,676, représentant le compte du capital de premier établissement de la division de l'Est

une fois les travaux terminés, sera de $1,658,-290, et nous perdrons cet intérêt pendant sept ans. Qu'on demande à un habile actuaire au pays quelle somme il faudrait mettre de côté aujourd'hui pour faire face, à l'échéance, à l'intérêt pendant ces sept années, et il répondra que, moyennant $8,853,502, on peut subvenir au service de cet intérêt pendant les sept années en question. C'est-à-dire que si au lieu de faire nous-mêmes l'emploi de cette somme, nous la confions à une compagnie d'assurance ou à une société de crédit, ou à toute autre société s'occupant de rentes viagères, qui la placerait à 3 p. 100 payable semi-annuellement, ces sociétés pourraient servir l'intérêt pendant ces sept années, au moyen de cette somme de $8,853,502 que nous leur remettrions présentement.

Puis, un peu plus loin il indique le montant qu'il faudrait engager de la même façon pour couvrir l'intérêt à servir pendant sept ans, relativement à la section des montagnes :

Les renseignements qu'un actuaire m'a fournis m'apprennent que la valeur actuelle est de $2,334,575.90. Autrement dit, en puisant $2,334,575.90 dans notre l'excédent budgétaire et en mettant cette somme de côté, comme je l'ai expliqué il y a un instant, cette somme suffirait au paiement de l'intérêt pendant sept ans, pour la section des montagnes au fur et à mesure de l'échéance annuelle de cet intérêt.

Il aborde ensuite la question du pont de Québec. Il porte à $4,500,000 le coût de ce pont et il ajoute que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourrait parfaitement être grevé de $2,000,000 de ce montant et que pendant sept ans, d'après le même principe, nous perdrions l'intérêt de ces deux millions.

D'après le même calcul de l'actuaire, il faudrait une somme de $324,246 pour acquitter l'intérêt que nous verserions pendant sept ans sur le montant payé pour ce pont. Nous n'avons pas encore employé tout notre excédant. Nous n'y avons encore puisé que $8,000,000 environ pour une partie du réseau et $2,000,000 pour une autre partie. Il nous reste encore un bon montant. Si nous puisons en outre dans cet excédent la somme de $344,246, nous pourrons pourvoir au paiement de l'intérêt sur ces $2,000,000 pendant sept ans. Additionnons maintenant ces montants. D'après les calculs des actuaires, la valeur actuelle du coût de l'intérêt pendant sept ans pour la division de l'Est est de $8,853,502.47. L'intérêt, pendant sept ans, sur notre contribution au pont de Québec représente une valeur annuelle de $324,246.65. L'intérêt que nous servons pendant sept ans sur les obligations garanties par l'Etat pour la section des montagnes équivaut à $2,334,575.90. Ces montants forment un total de $11,512,325. Mais il nous reste encore quelques millions d'excédent.

Pour plus de certitude, il ajoute que, bien qu'à son avis il ait exactement calculé le coût du réseau, il tient à ajouter 25 p. 100 à ses premiers calculs, ce qui porterait le coût estimatif de $25,000 à $31,-250 par mille, pour la section de l'Est et les $28,000, par mille, pour la section de l'Ouest à $35,000.

Puis, d'après le même calcul d'actuaire, pour répondre à ce surcroît de dépenses, si jamais le besoin s'en fait sentir, il ajoute que la somme requise s'élèverait à $13,725,-706. Cette somme placée à intérêt composé en 1903, à 3 p. 100 calculé tous les six mois, ferait face à chaque dollar des obligations du Gouvernement, sur l'évaluation majorée qu'a donnée le ministre pour parer à toute erreur de calcul. Je crois avoir représenté sous son véritable jour l'attitude prise par le ministre des Finances. Et quel est le résultat ?

Voici un tableau à colonnes parallèles que j'ai passé aux sténographes contenant l'état estimatif présenté par M. Fielding en 1903 en regard des faits établis en 1908, et la comparaison est fort intéressante.

Coût du Grand-Tronc-Pacifique à l'Etat,	D'après la déclaration de M. Fielding en 1903.	D'après les faits constatés en 1908.
De Québec à Moncton..	$10,000,000	
De Winnipeg à Québec.	41,300,000	
Total..	51,300,000	$114,393,765
Intérêt durant la construction..	3,309,676	10,009,454
Total après construction	$54,609,676	$124,403,219
Intérêt pendant sept années subséquentes. . .	11,468,030	26,124,676
Coût des têtes de ligne de la division de l'Est	Néant	4,591,250
Coût total, sept ans après la construction.	$66,077,706	$155,119,145
Intérêt pendant sept ans, section des montagnes..	3,024,000	11,304,300
Coût total du Grand-Tronc-Pacifique pour l'Etat..	$69,101,706	$166,423,445
Pont de Québec..	4,500,000	14,422,238
Coût total du Grand-Tronc-Pacifique et du pont..	$73,691,706	$180,845,683

M. Fielding s'est trompé de dix millions en moins, dans son calcul.

Il est juste d'ajouter les 25 p. 100 que le ministre des Finances, par une arrière-pensée, à ajouter à son évaluation. Cela nous donne une somme de $12,825,000 à ajouter aux prévisions primitives du coût de premier établissement. Or, en lui abandonnant le bénéfice de cette somme de $12,-825,000 avec l'intérêt additionnel qui s'y rattache, l'évaluation de M. Fielding, à ce chiffre plus élevé, est inférieure de $89,-000,000 aux chiffres constatés en 1908. Voilà monsieur l'Orateur, un exemple assez intéressant de ces fausses données qu'on se plaît à répandre au sujet des travaux publics qu'on fait approuver par cette Chambre et à l'égard des dépenses dont on grève

le pays. S'il s'agit de travaux d'urgence dont la construction s'impose au pays le Gouvernement devrait en toute justice et loyauté, quand il lance ces projets et accepte la paternité de ces entreprises, nous donner, au moins, une sincère évaluation du coût des travaux. On ne peut jamais évaluer à un dollar près ce que coûte une entreprise. Mais en 1903 ces messieurs se croyaient infaillibles. C'est en vain que les députés de la gauche demandaient de nouvelles lumières, réclamaient un examen plus approfondi, le dépôt de rapports dressés par des experts, des renseignements sur la nature de la contrée que le réseau doit traverser, et par conséquent sur le coût des frais de premier établissement. Le premier ministre et le ministre des Finances prétendaient que tout cela était inutile. On nous tournait en ridicule, quand nous demandions ces renseignements. Le Gouvernement prétendait avoir des masses de renseignements et ces volumineux documents dont on nous a donné lecture figurent dans le compte rendu des débats. Le Gouvernement avait recueilli tous les renseignements nécessaires, et comme le temps le pressait et que certains intéressés le pressaient également, on fit adopter à la vapeur ce projet par la Chambre, et voilà aujourd'hui l'intéressant enseignement qui se dégage de ces faits.

Mais, monsieur l'Orateur, cette dépense de $180,845,883 que je viens de placer devant la Chambre, donne-t-elle le chiffre réel de la dépense à exécuter pour ce réseau ? Non, monsieur l'Orateur, encore une fois, ce n'est qu'une évaluation reposant en partie sur des marchés réellement conclus et partie sur de nouveaux renseignements recueillis à cet égard, mais, après tout, ce n'est qu'une évaluation et je n'en doute nullement, la dépense dépassera de beaucoup cette évaluation. Aujourd'hui, le Gouvernement lui-même n'a pas la moindre idée des difficultés qu'offre la construction de ce réseau, entre Québec et Winnipeg, si l'on tient compte de la nature du pays et des difficultés d'accès. Tous les matériaux et tous les approvisionnements nécessaires pour la construction de la ligne doivent venir de Québec ou de Winnipeg, où, avant longtemps peut-être, par voie du chemin de fer du Témiscamingue au nord d'Ontario, destiné à atteindre ce réseau, et peut-être encore par une autre voie ferrée qui reliera ce réseau à Port-Arthur ou à Fort-William. Mais quand on songe à la nature accidentée de ce pays, même doté de tous ces moyens de communication, quand on songe aux centaines de milles de territoire dépouillés de tous les bois nécessaires pour les travaux de premier établissement, quand on se rappelle qu'il faut tout transporter dans ce pays par ce long circuit et ces moyens de transport si coûteux, on conçoit une faible idée des difficultés qui se dressent contre la construction de ce réseau. Sur une grande partie de cette voie du chemin on ne rencontre pas de pierre et on devra se servir de ciment qu'il faudra transporter à grands frais et par des routes d'accès fort difficile. En été le roulage dans ces chemins est très difficile. En hiver, la chose est bien susceptible de réalisation, mais les entrepreneurs de chemins de fer me disent que, même au cours de l'hiver, il n'est guère facile de transporter le bois et les provisions à un certain nombre de milles du théâtre des travaux des entrepreneurs et qu'on ne peut guère s'éloigner de l'endroit où on utilise les fournitures.

Il serait intéressant de savoir maintenant ce qu'est devenu, en 1908, ce montant de $13,725,706 placé en 1903 à l'intérêt composé, à 3 p. 100, tous les six mois ce montant se serait grossi de $2,300,000 et à cette date il y aurait entre les mains de la société d'assurance ou de la compagnie de crédit environ $16,000,000 pour payer $26,124,676 d'intérêt sur la section de l'Est, et $11,304,300 sur la section des montagnes, soit un total de $39,400,000 en chiffres ronds. Ajoutez à cela $14,422,238 pour le coût du pont de Québec, et voilà une totalité de $51,851,214 ; or, pour faire face à toute cette dépense, vous avez ce fameux montant de $13,725,706 qui avec les accumulations d'intérêt, atteint maintenant le chiffre de $16,000,000. Jamais encore estimation plus insensée et plus inexacte n'a été présentée à une assemblée délibérante par un ministre chargé de présider à la caisse publique d'une nation. Les deux exemples que j'ai cités mettent parfaitement en lumière les inconvénients qui résultent de la dissémination de ces fausses données et de ces exposés inexacts au sujet des grandes questions dont la Chambre est saisie. Il est juste d'apporter ici un correctif relativement au pont de Québec.

Depuis que l'honorable ministre a fait ce calcul, le pont s'est effondré, et, bien entendu, on ne saurait tenir le ministre des Finances responsable de la perte ainsi éprouvée. Dans cette mesure, ma déclaration doit en toute justice être quelque peu modifiée.

Quel est le chiffre des engagements que déjà le ministre des Finances et notre pays ont pris ? En voici le détail :

b) Engagements directs présents.

Pour le Grand-Tronc-Pacifique:	
Construction—Winnipeg à Moncton..	$114,393,765
Intérêt sur le coût de cette ligne pendant sa construction..	10,009,454
Intérêt pendant sept ans sur le coût total à être pavé par le gouvernement, sans recours..	26,124,676
Coût des installations terminales, part du gouvernement..	4,591,250

Intérêt à être payé par le gouvernement, sans recours, pour la section des montagnes....	11,04,300	
	$166,423,445	
Pour le pont de Québec: Montant total nécessaire	14,422,238	
Total des engagements directs présents..		$180,845,083
c) Garanties d'obligations.		
Canadien-du-Nord: Obligations 3½ pour 100 garanties en 1903.. ..	$ 9,385,639	
Grand-Tronc-Pacifique: Obligations 3½ pour 100 garanties en 1903.. ..	58,048,000	
Total des garanties d'obligations..		67,433,639
d) Engagements directs conditionnels.		
Grand-Tronc-Pacifique: Pour trois années d'intérêt additionnel sur le prix de construction, division est..		11,196,290
Grand total des engagements directs et indirects..		$259,475,612

A l'égard de tous ces chiffres, sauf un, il n'existe pas la moindre divergence d'opinion entre les deux partis. Pour le pont de Québec, la somme totale repuise sera de $14,222,238, y compris la perte infligée par son effondrement. Le ministre des Chemins de fer n'a pas contesté l'exactitude du chiffre ; il a simplement allégué qu'il n'y avait pas lieu de l'imputer au compte du Grand-Tronc-Pacifique ; mais le chiffre lui-même, il ne l'a pas contesté ; et je ne pense pas que ce soit là une évaluation trop élevée. Le chiffre total de nos engagements directs présents se trouve donc porté à la somme de $190,845,683.

Il est une autre catégorie d'engagements que je désigne sous le nom d'engagement direct conditionnel. En effet, lorsque nous aurons payé l'intérêt durant sept ans, si les recettes du Grand-Tronc-Pacifique ne sont pas alors suffisantes pour solder les frais de son exploitation, de son entretien, de ses améliorations, ainsi que l'intérêt sur cette énorme somme de près de deux cents millions de dollars, alors notre Gouvernement sera appelé à payer l'intérêt durant trois années de plus, soit une somme de $11,196,290. Bien qu'il existe encore quelque doute à cet égard, je suis fermement d'avis que nous serons appelés à solder cet intérêt durant les trois années de plus, et dès lors le chiffre total de nos engagements directs s'élèvera à plus de $192,000,000. Mais ce n'est pas tout : les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, capital et intérêt sont garanties par notre Gouvernement jusqu'à concurrence de $58,048,000 ; il y a donc lieu d'ajouter ce montant, et le chiffre total des engagements, tant directs qu'indirects, s'élève, en chiffres ronds, à la somme de $250,000,000. En outre, il faut tenir compte de la garantie des obligations de la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, que notre Gouvernement a assumée jusqu'à concurrence de $9,385,639, ce qui donne un chiffre total d'engagements, tant directs qu'indirects, jusqu'à ce jour, et tant qu'il n'aura pas été voté d'autres crédits en cette Chambre, de $259,475,612 à la charge de l'Etat. D'honorables membres diront, peut-être, qu'il n'y a pas lieu de tenir compte des obligations. Est-ce bien exact ? Jamais on ne saurait admettre pareille prétention, pas plus en ce qui regarde un gouvernement qu'en ce qui regarde un particulier ou une compagnie. Toutes les fois qu'une nation a besoin d'aide financière, il lui faut soumettre à l'examen tous ses engagements, et toutes les fois que cette nation doit avoir recours au marché monétaire, l'effet en est ressenti sur toutes les bourses du monde.

Or, monsieur l'Orateur, quels moyens notre Gouvernement a-t-il à sa disposition pour faire face à tous ces engagements, tant directs qu'indirects ? Etant donné le chiffre actuel de nos dépenses, ainsi que la multiplicité des demandes d'argent dont le Gouvernement est sans cesse assailli et qu'il accepte ; étant donné, d'autre part, la diminution des recettes, observable à la fois dans les recettes de la douane et dans celles des chemins de fer du pays, n'allons pas un seul instant nous bercer de l'espoir que nous pourrons solder ces engagements directs autrement que par un appel aux marchés monétaires, à celui de Londres, particulièrement. Abstraction faite du chiffre de nos engagements directs, se montant à $180,845,683, déduction faite d'une somme de $26,000,000 qui a été payée à compte le 31 mars 1908, il reste donc à solder, par le moyen d'un emprunt, pour $154,845,683 d'engagements directs reconnus. Or, il se trouve que notre dette publique nette, qui était en 1896 de $258,500,000, et, le 31 mars 1908, de $278,000,000 doit être ainsi portée au chiffre alarmant de $432,945,683. En outre, si nous sommes appelés à payer cette dette casuelle de $11,196,290, et s'il nous faut recourir à l'emprunt aussi en ce qui regarde cette dette, notre dette totale atteindra le chiffre de $444,041,973, quand tous ces engagements directs auront été soldés. Il nous faut faire face à la plus grande partie de ces engagements avant la fin de 1911, et au résidu, peu d'années après ; de sorte qu'il sera nécessaire de contracter de nouveaux emprunts de ce chef au montant de $166,041,973.

Mais ce n'est pas encore tout. Il y a à l'heure qu'il est, d'emprunts temporaires courants portant intérêt depuis 3¼ à 4½ p. 100, $17,800,000, dans diverses banques, ici et là, partout où on trouve à les négocier. On ne saurait les laisser courir indéfiniment ; aucun pays ne saurait le permettre. Ils devront être remboursés. Puis, si vous consultez les comptes publics, vous constaterez que d'ici à la fin de 1910, nous aurons

l'échéance de $57,000,000 de la dette publique non couverte par des fonds d'amortissement, et en raison de ces deux item réunis nous allons être forcés de contracter des emprunts additionnels au chiffre de $74,800,000, soit un total de $240,841,973, dont $192,216,799, devront être prélevés d'ici à trois ans.

De telles constatations sont propres à faire réfléchir tout homme censé, à lui inspirer beaucoup d'anxiété. Or, ce chiffre énorme, d'engagements directs ou autres, il nous faudra un jour y faire face ; nous ne saurions l'éviter, pas plus que nous ne saurions nous soustraire aux décrets des puissances supérieures ou au fonctionnement des lois naturelles. Nous aurons beau faire montre d'insouciance ou de mépris à leur égard, ce n'est pas ce qui nous en débarrassera. Un optimisme sans fondement solide ne saurait nous aider à payer nos dettes. Ces engagements ont été pris, et notre pays devra s'en décharger. Et pourtant, monsieur l'Orateur, en dépit de l'énormité de ces chiffres, notre Gouvernement, en 1908, se charge d'une dépense et contracte des engagements nouveaux pour des sommes sans précédent dans notre histoire Crédits s'élevant à eux seuls à $138,078,381; primes estimées pour moi, par le ministre lui-même, à $2,875,000, soit un total de $140,953,381. Mais, en outre, il faut tenir compte des subventions aux ponts et des subventions aux chemin de fer, d'un montant de $23,566,300. Vous avez garanti des prêts au chemin de fer canadien du Nord, sous forme d'obligations à 3½ p. 100, et augmenté ainsi la somme de vos engagements de $11,067,000. Ainsi la présente loi de finance représente un total d'engagements et de dépenses de $175,386,681. Je vous ai fait connaître les engagements auxquels notre pays est obligé de faire face à courte échéance, au montant de $259,000,000 et plus. Ajoutez-y cette somme de $175,000,000, et vous avez un total de $434,000,000 d'engagements directs ou indirects, la plupart directs, que notre pays est obligé de solder à brève échéance, et qu'il va lui falloir commencer à payer dès que la présente loi de finance aura été votée. De ce chiffre, déduisez $26,000,000, comme ayant déjà été payés sur les engagements relatifs au chemin de fer transcontinental jusqu'au 31 mars 1908, et vous restez avec un total de plus de $408,000,000. Et pourtant, monsieur l'Orateur, je ne vois pas qu'aucun des ministres, je ne vois pas que le Gouvernement, par une parole ou par un acte, ait laissé pressentir la moindre inquiétude à l'égard de cet état de choses que je viens de mettre sous vos yeux et qui n'est que le tableau pur et simple de la vérité.

Et maintenant, monsieur l'Orateur, permettez-moi de répondre à une question ou deux à cet égard. Quel est le pendant de ce tableau de nos engagements? Nos finances sont-elles florissantes? Notre commerce est-il prospère? Sans doute, quelque personne manquant de lumières va s'empresser de dire que je cherche à dénigrer le pays. Mais on dira ce qu'on voudra, la vérité énoncée avec modération, et cependant, avec fermeté, est le seul baume qui ne manque jamais son effet ; et celui qui condamne l'emploi de ce remède n'est ni l'ami du pays, ni son propre ami à lui-même. On ne trouvera personne au monde qui soit plus optimiste que moi en ce qui regarde le Canada dans son ensemble, ses ressources, ses virtualités, ses perspectives d'avenir, sous un régime tant soit peu favorable. Mais je suis d'avis qu'il y a lieu de se montrer prudent, de se montrer sage, et ne pas abuser même de la vigueur remarquable d'un jeune pays comme le nôtre. Quel est donc aujourdh'ui l'état de nos finances? Les recettes diminuent. Quel est l'état des choses aux Etats-Unis, dans la Grande-Bretagne, dans tous les pays du monde? Le mouvement des affaires se ralentit ; elles souffrent d'un état de stagnation plus ou moins prononcé ; nous sommes dans la période qui suit inévitablement une orgie, quand les maux de tête et les nausées se font sentir, et que le malade voudrait bien ne pas avoir fait ce qu'il a fait la veille. C'est la suite inévitable d'une période d'activité et de confiance excessive, ou de progrès et de développement exagéré des affaires, comme celle dont le monde a été témoin depuis six ou sept ans. Tous les pays s'en ressentent ; et tous les pays, sauf le nôtre, cherchent à se protéger en conséquence, en assurant leur position financière et en pratiquant l'économie. Depuis le Japon jusqu'à l'Allemagne, et depuis les Etats-Unis jusqu'à la Grande-Bretagne, c'est la règle que l'on suit. C'est le contraire que l'on fait au Canada.

Qu'est-ce que l'on constate à l'égard des recettes? En janvier, diminution, par rapport au mois de janvier l'année dernière, d'un cinquième de million ; c'est assez peu, mais ce n'en est pas moins un indice ; en février, diminution d'un tiers de million ; encore assez peu, et cependant cela augmente ; en mars, baisse de $1,000,000 ; en avril, baisse de $1,000,000 ; en mai, baisse de $1,700,000 ; en juin, de $1,500,000, et, dans les premiers quinze jours de juillet, de $1,000,000, annonçant, si la proportion se maintient, une baisse de $2,000,000 pour le mois de juillet. Et, à mon avis, celui qui prétend que cet état de chose n'est que passager, ne s'est pas bien rendu compte de l'état du commerce, ni des conditions financières de notre pays non plus que des autres pays du monde.

Les chiffres relatifs au chemin de fer intercolonial que je n'ai pas pu me procurer aujourd'hui, bien qu'ils eussent été demandés par l'honorable député de King-et-Albert, indiquent, j'en suis sûr, comme dans

le cas des autres chemins de fer, dans le monde entier, une diminution des recettes. Il n'est pas un seul chemin de fer aux Etats-Unis dont l'état financier n'accuse une forte diminution dans les recettes. Il en sera de même à l'égard de notre chemin de fer, et bien que, cette année, notre pays, si la Providence continue de lui sourire encore quelque temps, doive apparemment être favorisé d'une récolte très abondante, les recettes des chemins de fer, en dépit de cet énorme appoint, n'accuseront aucun progrès sur l'année dernière. Loin de là, je suis porté à croire que leurs recettes accuseront une diminution très notable ; leurs administrateurs s'y attendent, et ont fait des préparatifs en conséquence. Tous ils se sont appliqués à fortifier leur position, en réduisant au minimum leurs dépenses, et en cherchant à tirer le meilleur parti possible des chances qui s'offrent à eux durant cette période de crise. J'observe également, que les marchés monétaires universels n'offrent pas une perspective aussi favorable que nous le désirerions ; et, à cet égard même, le Canada a été mis sur ses gardes à maintes reprises.

Sous quels auspices les obligations du Grand-Tronc-Pacifique ont-elles été mises sur le marché anglais ? Sous les auspices du ministre des Finances, comme vous me l'avez entendu lire ce soir, et ces ogligations, lancées dans ces conditions des plus favorables, sont encore entre les mains de ceux qui s'étaient chargés de leur placement, et sont dans une grande mesure détenues par eux. Le ministre des Finances lui-même a payé de 3¼ à 6 p. 100 des emprunt temporaires, et, l'autre jour encore, une émission de $5,000,000 faite par lui n'a été souscrite par le public que dans la proportion de 44 p. 100, et le reste est resté probablement entre les mains des courtiers. Ce n'est pas là ce qu'on peut appeler préparer les voies en vue de futurs emprunts ; et, dans ces conditions, le ministre des Finances, qui, d'ici à un an, et l'année suivante et l'année d'après, devra chercher à emprunter sur ces marchés de $120,000,000 à $150,000,000, ferait bien de se demander si c'est contribuer à affermir le crédit du Canada que de se lancer dans toute cette série d'extravagances dont il a donné le spectacle à la Chambre et au pays en l'an de grâce 1908.

A mon avis, le ministre des Finances ne pouvait se conduire d'une manière plus étourdie et plus malavisée qu'en étalant aux yeux des créanciers actuels et des futurs bailleurs de fonds ce tableau des crédits les plus excessifs et des engagements les plus lourds que le Canada ait jamais pris à sa charge en une seule année. Etes-vous en mesure actuellement de présenter les choses sous un jour plus favorable que lorsque ces autres emprunts ont été contractés ? Il va falloir que le Grand-Tronc-Pacifique émette de nouvelles obligations, mais sera-t-il à même d'en disposer ? Le ministre des Finances a besoin de plus d'argent. L'obtiendra-t-il à de meilleurs conditions, grâce à la ligne de conduite qu'il suit ? Les capitalistes de Londres ne sont pas des fous, ils tiendront à se renseigner, ils mettront le ministre des Finances sur la sellette, quand il leur demandera de nouvelles avances, en vue de savoir quelles sont les conditions du pays et qui en est responsable. Les prêteurs d'argent ne sont pas en général de tendres âmes ; ils sont plutôt comme le chirurgien et le médecin qui vous soumettent à l'examen, font le diagnostic de votre cas et vont au fond des choses pour arriver à la vérité.

Mais, l'autre soir, le ministre des Finances, dans sa réponse à l'honorable membre, a tout réglé d'un geste de la main ; tout a été biffé, réduit à néant. Eh quoi, dit-il, même si nous avons garanti pour $58,000,000 d'obligations de la compagnie, qu'est-ce après tout ? Il est fort peu probable que nous soyons jamais appelés à payer cette somme. Nous nous sommes engagés à payer l'intérêt pendant trois ans à la suite des sept années, sous certaines conditions; mais nous ne serons jamais appelés à le payer ; même s'il a été dépensé $180,000,000, c'est à nous la ligne. Le ministre des Finances me permettra-t-il de lui poser deux questions ? Lorsque tous les fonds nécessaires auront été prélevés, qui est-ce qui les aura prélevés ? Le ministre des Finances du Canada. Lorsque tous ces fonds auront été prélevés, de qui sera-ce la dette ? La dette du Canada. Quand il y aura lieu de payer l'intérêt, qui est-ce qui le paiera ? Le peuple canadien. Cette partie très dispendieuse du réseau qui va de Winnipeg à Moncton, une fois terminée, aura coûté, y compris l'intérêt sur la section des montagnes, de $200,000,000 à $230,000,000. Sur un parcours de 1,400 ou 1,500 milles, elle traverse un pays inhabité pour le moment, bien que, en définitive, ce pays puisse être plus avantageux que nous ne le prévoyons. J'attendais impatiemment le dépôt que devaient faire le premier ministre et le ministre des Finances des rapports d'ingénieurs et autres, qui à l'heure qu'il est ont parcouru ce pays jusqu'au dernier mille et même l'ont fait à loisir. Quel rapport en ont-ils fait ? S'ils en avaient fait un rapport favorable, s'ils étaient revenus portant des grappes de raisin d'Escole sur leurs épaules, ne pensez-vous pas que les ministres nous l'aurait fait admirer? Ils sont restés muets comme des huîtres, ce qui me persuade que les explorateurs de ce pays n'ont pas fait un rapport très favorable des perspectives qu'il présente au point de vue du trafic local.

De sorte que, une fois tout l'argent nécessaire emprunté, et la dette contractée, et l'intérêt payé par le Dominion, il est possible que nous obtenions, et il est possible que nous n'obtenions pas un revenu de 3 p. 100 ; mais si nous l'obtenons, les recettes du pays en seront grossies d'autant, dans

quinze ans d'aujourd'hui, mais ne seront pas augmentées d'un seul sou d'ici là.

Un mot à l'égard de questions générales. Si le Gouvernement est expert dans l'art de découvrir des moyens de dépenser de l'argent, et passe des nuits blanches à chercher de nouveaux exutoires pour son écoulement, il ne se montre pas aussi diligent à d'autres égards. Il a nommé une commission du personnel administratif. Celle-ci ne devait pas s'enquérir du statut des fonctionnaires, les ministres ayant eu soin de déclarer que ce statut leur paraissait juste et suffisant. Le Gouvernement a nommé cette commission en vue de satisfaire aux plaintes des employés de l'administration qui prétendaient que leurs frais d'existence avaient augmenté hors de toute proportion par rapport au chiffre de leur appointements ; que la question devrait être mise à l'étude, et que, dans le cas où leurs prétentions se trouveraient confirmées, leurs traitements devraient être augmentés en conséquence. La commission poursuivit son enquête plusieurs mois durant, les appointements des commissaires furent payés, leur rapport déposé, et ce rapport a donné entièrement raison aux employés du service civil et a conclu à la nécessité d'établir une nouvelle échelle de rémunération. Or, qu'est-ce que le Gouvernement a fait ? Il a pris prétexte du dépôt de projet de loi sur le personnel pour augmenter sans nécessité le chiffre des appointements de beaucoup d'employés qui sont déjà trop payés à l'heure qu'il est, employés à qui il est accordé de forts traitements en retour de services plutôt légers. Ils ont accordé des augmentations à leurs favoris, à des hommes qui auraient pu sans difficulté vivoter encore quelque temps sur des appointements de $3,500, ou de $4,000, ou de $5,000 par année, qui auraient réussi à joindre les deux bouts, avoir leur assiettée de gruau, tous les matins, et quelques douceurs au souper, tout en continuant de faire bonne figure et de tenir une assez bonne maison. Les ministres se sont précipités inconsidérément au secours de cette classe de fonctionnaires ; mais ils n'ont rien fait pour le subalterne dont les appointements, de l'aveu même des ministres, ne sont pas suffisants. Ils ont eu soin d'édicter dans leur bill une augmentation de $100 par année en faveur du haut fonctionnaire ; mais le petit employé ne recevra qu'un misérable $50 d'augmentation, bien que celui-ci, avec ses maigres appointements et une famille de jeunes enfants à faire vivre, ait beaucoup plus besoin d'augmentation que l'autre. Ils ont fait en sorte, dans ce projet de loi, de soumettre à un régime spécial leurs propres favoris, et ils ont haussé et continuent de hausser les chiffres des appointements de ces favoris par sauts et par bonds. Mais il n'est pas un seul des griefs de la grande masse des employés des ministres qui ait été considéré d'un bon œil ; et quant au service extérieur tout entier, il a été simplement payé de promesses, promesses qui sont de nature à flatter l'oreille, mais qui, lorsqu'elles sont passées à l'état de promesses oubliées, finissent par faire mal au cœur et par remplir d'amertume des hommes qui font la lutte pour la vie sur tous les points du Dominion.

Le Gouvernement s'est hâté de se débarrasser de la question des assurances ; il a nommé des commissaires, leur a payé jusqu'à date quelque $85,000, un favori recevant pour sa part $25,000, un autre $14,000, et le reste en proportion. Ces commissaires se sont enquis de tout, et dans certains cas du moins de l'avis de certaines personnes, d'un peu plus que ce qui faisait l'objet de leur enquête. Ils ont fait leur rapport. Ils avaient leurs experts qui ont préparé un projet de loi—le fameux projet—et l'ont soumis au Gouvernement. Les ministres ont pris ce projet de loi, l'ont retourné bout pour bout et en ont fait un projet de loi à leur propre façon. Et, comme il arrive dans le cas de projets de loi préparés par des gens qui n'ont pas la connaissance spéciale du sujet qu'ils traitent, dès que l'homme du métier eut ce bill entre les mains au comité de la banque et du commerce, il en changea radicalement les principales dispositions. Qu'est-il advenu de ce projet de loi ? Deux années se sont écoulées, les favoris du Gouvernement ont retiré leurs gros honoraires, le Gouvernement a eu son enquête, et on s'en est servi surtout jusqu'ici pour incommoder certains membres du Parlement au moyen d'émanations de cette commission, dans le vain espoir de ruiner des hommes qui sont les adversaires du Gouvernement. C'est peut-être ce que le Gouvernement voulait, mais ce n'est pas ce que le pays comptait obtenir.

Le Gouvernement a fait nommer une commission du service civil. Inopinément, cette commission a eu la hardiesse de lever le couvercle sur une moitié du département et d'exposer le brassin aux regards admirateurs du public canadien. Aussitôt la commission interrompit ses séances. Elle ne fut pas invitée à continuer son enquête dans d'autres départements. Mais déjà il en avait été mis au jour suffisamment pour qu'il parût nécessaire d'instituer un semblant d'enquête ; et un semblant d'enquête fut institué. Quelqu'un qui avait déjà plus de travail qu'il n'en pouvait faire et qui en avertit le premier ministre, l'avertit en même temps qu'il ne pourrait se charger de l'enquête si le premier ministre ne nommait un autre pour s'occuper de sa besogne; cette personne fut nommée en dépit de tout.

Il s'est écoulé des mois, la nouvelle commission n'a pas donné six jours à cette enquête ; et il s'écoulera des mois encore avant que cette enquête puisse être de nouveau reprise. Voilà donc votre département sans organisation régulière, sans direction et sans conscience, avec la moitié de son personnel

suspecté. Néanmoins, on demande à votre Parlement de confier des millions à une administration de cette nature pour les dépenser en cachette du Parlement. Et cette commission,—non pas parce que le juge Cassels le désire, mais parce que le Gouvernement le désire,—cette commisson fait exactement ce que le Gouvernement avait fait auparavant : elle batifole en vue d'empêcher l'enquête d'avoir lieu avant les élections.

Le présent Gouvernement s'est montré très indulgent envers les malhonnêtes gens, et très bienveillant pour l'intermédiaire. Quand le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) s'est-il jamais interposé entre la caisse publique et celui qui voulait y pratiquer des saignées ? Se trouve-t-il quelqu'un en mesure de citer un seul fait de cette sorte dont il ait eu connaissance ? Quand Merwin a pillé le trésor, quand Lodge a pillé le trésor, quand Pierson, Dodge et cent autres ont pillé le trésor, bien que le premier ministre le sût, bien que le fait eût été prouvé, hors de tout doute, il n'a pas élevé la voix, il n'a pas dit un mot pour condamner cette manière de faire. Et aujourd'hui, l'intermédiaire et les favoris du parti au pouvoir sont dans toute leur gloire.

Hier, on a exposé devant la Chambre, comme finale des opérations foncières mises au jour dans le cours de la présente session, une des opérations les plus révoltantes d'entre celles qui ont été mises au jour, ici, pour notre humiliation : des terres détenues en fidéicommis pour les Indiens, sacrifiées par ceux mêmes qui les détenaient pour leur compte ; réserve indienne vendue au prix de $9,000, et revendue, à peine cette somme versée, au prix de $100,000. Et hier le ministre de l'Intérieur a dormi durant presque tout le discours de l'honorable membre qui a fait connaître cette opération. Puis, lorsqu'il s'est levé pour prendre la parole, la première chose qu'il a faite a été de traiter l'honorable membre (M. Boyce) de " colporteur de scandales ". Ensuite il a fait son plaidoyer ; et quel était ce plaidoyer ? La terre appartenait aux Indiens ; les Indiens ne peuvent pas consommer la terre ; il est donc nécessaire de la vendre et de la convertir en argent, sans quoi ils n'en retireraient aucun bénéfice ; nous l'avons vendue et toute l'affaire se résume à cela.

Il est accordé des concessions de tous côtés. J'en ai signalé un cas à la Chambre il n'y a pas très longtemps. Il y avait ici quatre membres du Parlement très en vue ; Duncan Fraser, de Guysborough, M. McIsaac, d'Antigonish, M. Maxwell, de la Colombie-Anglaise, et M. McInnes, aussi de la Colombie-Anglaise. Et ces quatre membres du Parlement s'évertuaient comme de vaillants petits hommes en faveur de toute mesure que le Gouvernement cherchait à faire voter par la Chambre. Et ils se sont fait concéder l'emplacement de ville de Whitehorse, à diviser entre eux, moyennant $10 de l'acre ; or, on m'a informé que certains des terrains composant cette concession—et il se trouve plusieurs terrains dans un acre,—se vendent à des prix variant de $500 à $1,500. C'est une des manières dont on chloroforme les gens. Le premier ministre chloroforme le pays de diverses manières. Par exemple, il accorde des travaux d'impression à Pierson, qui est propriétaire du " Sun ", de Saint-Jean, mais ne fait pas de travaux de ville. Puis, il la cède à un autre du nom d'Armstrong, en lui disant : Exécutez ce travail ; je me réserve 25 p. 100. Voilà ce qui se passe, et le premier ministre le sait. Pourquoi le pays n'aurait-il pas le bénéfice de ces 25 p. 100, et pourquoi M. Armstrong ne serait-il pas chargé directement d'exécuter ce travail au prix qu'il reçoit de M. Pierson ? Et la même chose se passe à Halifax pour le bénéfice de la même personne. Le très honorable premier ministre lui-même, a recours au même procédé. Comment ? En promettant une nomination de juge ou de lieutenant-gouverneur à quelqu'un de ses partisans en cette Chambre.

Le premier ministre sait qu'il l'a fait, sait que la lettre a été lue, sait que le député en question avait cette lettre en main lorsqu'il votait pour lui. Depuis leur arrivée au pouvoir, en 1896, les libéraux ont nommé 75 membres du Parlement à des emplois lucratifs entraînant une dépense annuelle de $350,000 ; et ces hommes, avant d'obtenir leur nomination, étaient bien décidés à voter en faveur du Gouvernement ; et ils auraient été de véritables païens si, une fois nommés, ils n'avaient pas dit un bon mot en faveur du Gouvernement. Et c'est ainsi que les choses se passent. Demain on va nous demander de laisser passer une autre mesure : l'infâme affaire du pont de Québec, à l'égard de laquelle nous aurons quelque chose à dire alors. Je crois que la proposition qui a été soumise à la Chambre à cet égard ne résiste pas à l'examen. C'est une manigance politique ; celui qui en a été l'âme, ces années dernières, est l'ami politique intime du premier ministre, et n'avait été cette alliance politique, je ne crois pas que le ministre des Finances aurait agi comme il l'a fait à l'égard de ces obligations. Maintenant, que le pont s'est effrondré, par suite de la négligence du Gouvernement, nous sommes appelés à supporter toute la perte ; puis, il nous faudra reconstruire le pont en entier, et faire ensuite ce que nous pourrons, peu ou prou, pour en obtenir quelque revenu par la suite. Ces pratiques administratives et beaucoup d'autres, ainsi que ce qui est à mes yeux l'extravagance absolument désordonnée du gouvernement, font sentir leur effet dans le pays, font sentir leur effet en dehors du pays, exercent une influence sur nous ici, et sur notre crédit à l'étranger, et je pense qu'il est grandement temps d'y mettre le holà. Je propose donc l'adoption du projet de résolution suivant :

La Chambre, considérant qu'elle observe avec inquiétude l'augmentation constatée et

alarmente des dépenses annuelles et des engagements contractés pour le compte de l'Etat par le Gouvernement actuel, comme en fait foi le relevé suivant:

a) Dépenses comparées, 1896 et 1908.

	1895-1896.	1907-1908.
Compte courant.. .. ..$	36,949,142	$ 76,652,401
Compte du capital et spécial.. .. ..$	4,753,241	35,253,979
Total.. .. ..$	41,702,383	$111,906,380
Dépense par tête.. ..	$8.14	$18
Augmentation en 1908 sur 1896.. .. ..$	70,203,997	
Augmentation pour cent	165 p. 100	

b) Engagements directs présents.

Pour le Grand-Tronc-Pacifique:	
Construction, Winnipeg à Moncton.. .. .. ..$	114,393,765
Intérêt sur le coût de cette ligne pendant sa construction..	10,009,454
Intérêt pendant sept ans sur le coût total à être payé par l'Etat, sans recours..	26,124,676
Coût des installations terminales, part de l'Etat..	4,591,250
Intérêt à être payé par le Trésor, sans recours, pour la section des montagnes. .	11,304,300
	$166,423,445
Pour le pont de Québec:	
Montant total nécessaire.. .. ..$	14,422,238
Total des engagements directs présents..	$180,845,683

c) Garanties d'obligations.

Canadien-du-Nord:	
Obligations 3½ p. 100 garanties en 1903.. ..$	9,385,639
Gran-Tronc-Pacifique:	
Obligations 3½ p. 100 garanties en 1903.. ..	58,048,999
Total des garanties d'obligations.	67,433,639

d) Engagements directs conditionnels.

Grand-Tronc-Pacifique:	
Pour trois années d'intérêt additionnel sur le prix de construction, division est..	11,196,290
Grand total des engagements directs et indirects..	$259,475,612

Que vu que l'échelle des dépenses établie par le Gouvernement du jour, et la multiplicité toujours croissante des fins auxquelles les deniers publics sont appliqués, y compris la diminution notable des recettes des douanes et des chemins de fer, plus les conditions instables du commerce et des finances dans le monde entier, écartent tout espoir que les obligations financières plus haut mentionnées et s'élevant à $180,845,683, moins les $26,000,000 soldés à la date du 31 mars 1903, puissent être acquittées autrement que par les emprunts;

La dette publique nette qui, en 1896, était de $258,500,000, et au 31 mars 1908, de $278,000,000 va se trouver de ce chef portée au total alarmant de $432,845,683, et si nous sommes appelés à payer le montant de nos engagements conditionnels, elle s'élèvera à $444,041,973, ce qui nécessitera le recours à de nouveaux emprunts de $166,041,973;

Qu'au 30 juin, les emprunts temporaires, à des taux variant de 3¼ à 4½ p. 100 s'élèveraient au chiffre de $17,800,000, et, depuis le moment actuel jusqu'à la fin de 1910, arrivera l'échéance de $57,000,000 de dette consolidée à laquelle il n'est pas pourvue par des fonds d'amortissement, ce qui nécessitera de nouveaux emprunts s'élevant au chiffre de $74,800,000, soit un total de $240,841,973, dont $192,216,797 devront être prélevés d'ici à trois ans;

Que malgré les faits significatifs cités plus haut, le Gouvernement, au lieu de diminuer les dépenses, a, à la présente session, autorisé des dépenses et contracté de nouveaux engagements, comme il est dit plus loin, et jusqu'à un chiffre sans précédent dans l'histoire du Canada.

Budjet supplémentaire, 1907-1908. ..$	5,329,633
Budjet supplémentaire, 1907-1908, graines de semence..	2,850,000
Budget principal, 1908-1909..	119,237,091
Budjet supplémentaire, 1908-1909. ..	10,665,657
Total.. .. ..$	138,078,381
Primes, 1908-1909 (estimatif)..	2,875,000
Some totale votée.. .. ..$	140,953,381
Subventions:	
Huit ponts..	800,000
Chemins de fer, voté de nouveau. .. .. 1,681½ milles.	
Chemins de fer, nouvelles subventions 2,277½ "	
3,959 "	
Ce qui, au taux de $20,000 par mille, donne une subvention de..	22,566,300
Emprunts garantis, 3½ p. 100 sur obligations du C.-du-N.	
$13,000 par mille, 659 milles.. .. ..$8,567,000	
$25,000 par mille, 100 milles.. 2,500,000	11,067,000
Grand total.. .. ..$	175,386,681

Que ces dépenses formidables ont été, dans un très grand nombre de cas caractérisées par une absence complète de discernement, un manque d'étude et d'investigation, le mépris des intérêts publics en faveur d'intérêts privés, une absence de prudence ordinaire en affaires, un favoritisme coûteux des intérêts des partisans, une absence de conscience dans les achats faits d'après la liste des favoris et l'élévation des intermédiaires, toutes choses par le moyen desquels des millions sont engouffrés annuellement,

Est d'avis que l'administration financière folle et téméraire adoptée par le Gouvernement nuit gravement au crédit public, grève indûment les ressources du pays, et, si elle est continuée plus longtemps, se terminera par un désastre public.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, il est possible que le projet de résolution présenté par l'honorable député de Toronto-nord ait un peu de couleur nouvelle ici et là, mais, sous cette réserve, je ne puis le décrire que comme une connaissance très ancienne et

très connue. Il vivait, il y a bien longtemps, un berger très étourdi qui avait pris la mauvaise habitude de s'amuser à donner l'alarme aux gens du voisinage, en criant : "Au loup ! au loup !" Pour quelque temps ceux-ci s'y laissèrent prendre et vinrent à la rescousse, pensant que la vie du jeune homme était en danger ; mais chaque fois ils constatèrent que l'alarme était fausse, qu'il n'était pas venu de loup. Aussi, après quelque temps, ils se fatiguèrent, ne répondirent plus aux appels du petit étourdi. La fin de l'histoire est triste : un jour le loup se présenta réellement, personne ne s'occupa des cris de l'enfant, le loup dévora les agneaux. Il n'est pas probable qu'il survienne de loup dans la situation financière de notre pays, ou qu'il se produise rien qui soit de nature à alarmer le monde financier sur notre compte, tant que l'honorable membre continuera d'occuper la place qu'il occupe, et nous la nôtre. Mais si, par hasard, le loup se présentait et que l'honorable membre jetât le cri d'alarme, personne n'y prêterait attention, parce qu'on se souviendrait que, douze longues années, durant il a crié : "Au loup" quand il n'y avait pas de loup. Douze années durant, l'honorable membre a été le prophète de malheur, douze années durant, il a fait le terrible tableau de ce qui arriverait à notre malheureux pays, au cas ou mon très honorable premier ministre (sir Wilfriw Laurier) resterait au pouvoir.

Dès l'arrivée au pouvoir des libéraux, l'honorable député a adopté cette ligne de conduite. C'était dans l'été de 1896, et les Chambres furent convoquées quelques semaines plus tard. On n'avait pas eu le temps de préparer un programme administratif, et les nouveaux ministres se bornèrent à présenter le budget préparé par leurs prédécesseurs, après y avoir fait de très légères modifications, et de prier la Chambre de l'approuver, remettant à la session suivante, qui devait avoir lieu quelques mois plus tard, l'annonce du programme que le nouveau gouvernement allait adopter. On aurait pensé que, dans ces conditions, il n'y avait guère lieu de s'alarmer. Le programme de ces honorables députés de la gauche, restait en vigueur ; le budget soumis à la Chambre était en susbtance le même que celui présenté par eux, et on aurait cru qu'ils l'auraient laissé passer sans beaucoup de commentaires. Mais non ; on avait adopté comme mot d'ordre dès le début de crier : "Au loup", et il y avait quelques semaines à peine que le Gouvernement actuel était constitué que déjà l'honorable député lançait ce cri d'alarme : "Au loup", qu'il n'a cessé de répéter depuis douze ans. Qu'on me permette de le lui prouver.

Si le temps n'était si court, il serait intéressant sans doute de démontrer au moyen d'extraits de leurs discours quel était le programme de ces honorables membres à toutes les sessions ; ce ne serait pas sans intérêt ; mais je n'en ferai rien. Dès la première session, avant que le Gouvernement actuel eût eu le loisir de formuler ou d'annoncer un programme, et quand nous présentions les prévisions burgétaires, dans l'état même où l'honorable membre nous les avait laissées, celui-ci nous présenta un tableau très sombre de l'avenir :

Le ministre des Finances envisage l'avenir comme si la perspective en était des plus satisfaisantes, et il invite froidement la Chambre, avec des recettes de moins de $37,000,000, à sanctionner une dépense de $44,600,000, sans parler du budget supplémentaire qui sera déposé plus tard.... Un budget de $44,600,000, équivaut à près de $8,000,000 de plus que le chiffre total des recettes sur lesquelles nous pouvons compter pour la présente année.

Le chef de l'opposition d'alors, le vétéran sir Charles Tupper, fut encore plus pessimiste. C'était un loup encore plus gros que l'honorable membre. Il déclara dans cette circonstance que notre proposition

Entraînait la dépense de millions de plus que le ministre des Finances ne saurait compter retirer.

Il ajouta que le ministre des Finances

Se préparait à dépenser à peu près $10,000,000 de plus que ce qu'il avait la moindre raison de compter retirer.

L'honorable député de Toronto-nord montra un peu plus de modération. Il fixa le chiffre à $8,000,000, mais le chef de l'opposition d'alors étant un plus gros loup, affirma que le Gouvernement préparait un déficit pour cette année-là de $10,000,000. Le vétéran sir Charles Tupper ajouta que nous nous préparions à détruire le crédit du pays, qui avait été placé sur une base si solide, alors que son parti était au pouvoir. Quel fut le résultat ? En temps opportun, le budget supplémentaire auquel sir Charles avait fait allusion fut déposé, les comptes furent réglés, les livres furent fermés, et nous eûmes le résultat sous les yeux. Quel était-il ? Avons-nous eu ce déficit de $8,000,000 dont nous étions menacés au dire de l'honorable membre ? Avons-nous eu le déficit de $10,000,000, dont le vétéran sir Charles Tupper nous avait fait le tableau ? D'une voi tout aussi forte qu'aujourd'hui, l'honorable membre avait déclaré que notre déficit serait de $8,000,000 ; et d'une voix tout aussi forte sir Charles Tupper avait affirmé que notre déficit serait de $10,000,000.

Si ce déficit de $10,000,000 s'était produit dans le temps, nous n'aurions guère eu raison d'en rougir. Ce n'était pas notre œuvre ; nous n'avions pas eu le temps de formuler un programme administratif ; nous avions simplement pris le budget de nos prédécesseurs que nous avions fait adopter par la Chambre à la suite de quelques légères modifications. Si nous avions eu un lourd déficit cette année-là, nos prédécesseurs en auraient été tout aussi responsables que nous. Mais qu'arriva-t-il ? Le déficit fut-il de $8,000,000 ? Fut-il de $10,000,000 ? Le loup se montra-t-il ? Non, le déficit ne fut ni de $8,000,000, ni de $10,000,000, ni de

$1,000,000 ; le déficit ne fut que de $519,000 Ces honorable députés avaient crié : " Au loup, au loup ! " mais nous n'avons pas vu de loup.

Leurs prédictions quant au crédit public furent mises à l'épreuve. L'honorable membre a discuté ce soir la question du crédit public, et je me permettrai d'y revenir un peu plus tard ; mais dans cette circonstance dont j'ai parlé, dès cette première année, le vieux chef de l'opposition, sir Charles Tupper, affirma que nous inaugurions des méthodes subversives du crédit public. Quelques mois après, j'avais l'honneur de me rendre en Angleterre pour y négocier un emprunt, et il est reconnu que cet emprunt est, de tous ceux qui ont été faits pour le compte du Canada, celui qui a été obtenu aux conditions les plus favorables. Nous avons réussi dans le temps à négocier sur la place pour la première fois dans l'histoire coloniale un emprunt au taux de 2½ p. 100 d'intérêt, et dont le placement s'est fait à un prix qui en a fait, sans conteste, de tous les emprunts contractés par le Canada, celui qui a été négocié avec le plus de succès. Le crédit du Dominion n'a donc pas souffert de la dent du loup dans cette circonstance. Puis est venue la session de 1897, et encore une fois nous voyons l'honorable membre se complaire dans des prédictions de malheur :

Ils se sont engagés directement dans la voie de l'accumulation d'une dette de plusieurs millions par année.

Quelle terrible chose si nous l'avions fait. Ç'aurait été suivre l'exemple de l'honorable député, car c'est précisément ce qu'il a fait sur une très vaste échelle. Mais je ne veux pas discuter cette question pour le moment; j'y reviendrai peut-être dans quelques instants. L'honorable député n'a pas fait partie de la députation à la Chambre des communes, de 1900 à 1905, mais son manteau de Cassandre est tombé sur les épaules d'autres de ses collègues, et il ne s'est guère passé de session sans qu'il ait été présenté quelque mélancolique projet de résolution comme celui, monsieur l'Orateur, qui a été déposé entre vos mains, et sans quelque discours funèbre comme celui dont l'honorable membre nous a favorisés ce soir. Puis vint l'année 1904, alors que nous étions à la veille des élections, comme l'honorable membre pense ce soir que nous le sommes, et peut-être ne se trompe-t-il pas ; et je vois qu'à ce moment l'honorable député sur les épaules de qui son manteau était tombé, et qui en ce moment n'est pas à son siège, s'exprima en ces termes :

Je crois que notre pays va recevoir du soulagement.... mais le peuple s'assurera ce soulagement dès que l'occasion lui en sera fournie.

Comme cela ressemble aux déclarations que l'honorable membre nous a faites ce soir.

M. FIELDING.

Car voilà un record qui ne saurait être présenté à la population sans assurer le châtiment de ceux qui s'en sont rendus coupables.

C'était crier encore une fois : " Au loup, au loup ". L'élection eut lieu peu de temps après, les résolutions mélancoliques des amis de l'honorable membre furent discutées dans tout le pays d'un océan à l'autre, et il se trouva que le bilan dont la condamnation était d'après lui un fait assuré, reçut l'approbation des électeurs intelligents de notre pays.

Puis, à la session suivante, nous avions l'honneur d'avoir avec nous encore une fois l'honorable député (M. Foster). Et de nouveau, il se mit à faire des prédictions de malheur. En 1905, l'honorable membre jugea qu'il était de son devoir, comme aujourd'hui, de lancer de solennels avertissements. Les recettes, cette année-là, s'étaient élevées à $71,186,072, et il nous déclara qu'à son avis elles n'atteindraient jamais plus haut. Pour me servir de ses propres paroles : " Nos recettes ont atteint à peu près leur point culminant." Mais les recettes qui étaient, cette année-là, de $71,000,000, continuèrent d'augmenter, au point de dépasser $96,000,000. Encore une fois, on avait crié : " Au loup, au loup ", et le loup n'était pas venu. L'honorable député (M. Foster), a procédé de la même manière ce soir ; il a réuni tous les budgets, les crédits sous toutes les formes, les chiffres du budget principal, ceux du budget supplémentaire, ceux du fonds consolidé, ceux imputables sur le capital, ceux relatifs aux subventions des chemins de fer et aux garanties d'obligations, enfin tout ce qu'il a pu trouver, pour arriver à grossir ce qu'il appelle ce stupéfiant exposé de faits. Sans doute, certains de ces sujets sont à leur place dans un budget des dépenses ; mais l'honorable membre empile chiffres sur chiffres, comme il l'a fait naguère, en vue de donner à penser au peuple canadien qu'il se prépare quelque affreux désastre ; qu'il ne soit pas surpris, dès lors, si, se fondant sur l'expérience du passé, le peuple canadien refuse de le prendre au sérieux.

J'observe que l'honorable membre et ses associés sont bien prêts à condamner les dépenses en termes généraux ; mais il est des moments où ils se forment des opinions plus sensées. Il est toujours assez facile de faire des critiques en termes généraux ; mais il serait plus raisonnable et plus juste d'aborder l'étude de cette question au point de vue de la localité que nous connaissons le mieux. Il est facile de déclarer qu'il faut pratiquer l'économie dans une province, tout en demandant des dépenses exorbitantes dans la nôtre. Il est facile de critiquer les dépenses qui se font au loin, mais il faut en revenir à des idées plus sensées, lorsqu'on se place au point de vue de la localité que l'on connaît le mieux. Et si ces honorables députés de la gauche ne voient

pas de raison de faire ces fortes dépenses dans l'ensemble, dès qu'ils en viennent à leur propre comté, ils reconnaissent la grande nécessité des dépenses qu'il est question d'y faire. Prenez, par exemple, le budget du département de la Milice ; dans le cours de la présente session, il a été fait des allusions répétées à la dépense un peu trop libérale, à ce qu'on dit, faite par ce département. N'est-ce pas un spectacle étrange que de voir, au moment même où ces honorables députés reprochent au ministre des Travaux publics et au ministre de la Milice les dépenses qui se font dans leurs départements en vue de constructions pour la milice du Canada, l'honorable député de Halton (M. Henderson), qui sommeille si paisiblement en ce moment...

M. HENDERSON : Mais non.

L'hon. M. FIELDING : Que faut-il penser de l'honorable député (M. Henderson), qui, tout en se préparant à voter pour ce projet de résolution, lequel condamne les dépenses en termes généraux, exprime l'avis que le ministre des Travaux publics devrait construire une salle d'armes à Oakville, dans son propre comté. L'honorable député de Marquette (M. Roche), que je ne vois pas à son siège, condamne aussi cette dépense, en termes généraux, et surtout celle relative à la Milice ; mais il nous demande de lui construire une salle d'armes à Minnedosa. L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) demande la construction d'une salle d'armes à Valleyfield. Le principal whip de l'opposition (M. Taylor), qui, sans doute, va voter pour cet amendement, se déclare contre la dépense, mais il dit tout bas à l'oreille du ministre des Travaux publics : Inscrivez un crédit pour nous doter d'une salle d'armes à Gananoque. L'honorable député d'Elgin-est (M. Marshall) va voter pour cet amendement, mais il voudrait avoir une salle d'exercice à Aylmer-ouest. L'honorable représentant de Simcoe-est (M. Bennett) désire avoir une salle d'armes à Orillia, et l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn) pense que nous devrions construire une salle d'armes à Picton, tandis que, de son côté, le brave colonel de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) insiste sur la construction d'une salle d'armes dans le comté qu'il représente. On voit donc que ces honorables députés de la gauche sont hostiles à la dépense, tant qu'il ne s'agit pas de leur propre comté, mais lorsqu'il est question de leur propre circonscription, ils sont parmi les plus désireux de l'obtenir.

Nous affectons de fortes sommes à l'amélioration de ports et de rivières, et il n'est peut-être pas de sujet de dépense qui soulève davantage les protestations de ces honorables députés de la gauche. Toutefois, quand ils se placent au point de vue de leurs paroisses, la chose prend à leurs yeux un tout autre aspect. L'honorable député d'Hastings-ouest (M. Porter) est très désireux de faire exécuter des travaux dans le port de Belleville ; l'honorable député de Kent (M. Clements) demande l'amélioration du cours de la rivière Thames ; l'honorable député d'Alberta (M. Herron) demande la construction d'un brise-lames à Macleod ; l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), demande aussi l'exécution de travaux dans les ports ; l'honorable représentant de Northumberland-est (M. Owen), demande la construction dans son comté d'un quai et d'un hangar y attenant.

Les honorables députés du Nouveau-Brunswick (MM. Crocket et Fowler), bien qu'ils condamnent les dépenses en général, ne perdent pas une occasion de faire savoir au ministre des Travaux publics (M. Pugsley) qu'ils veulent plus d'argent pour des quais sur le fleuve Saint-Jean et les eaux intérieures de leur province.

Les honorables député de l'île du Prince-Edouard (MM. Lefurgey, Martin et McLean) sont les champions de l'économie en théorie, mais ils ont bien soin de nous faire savoir qu'ils veulent des améliorations dans leurs ports, des brise-glace, des quais et vont même jusqu'à demander un tunnel.

L'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) (M. Daniel) s'est déclaré enchanté des dépenses faites par le Gouvernement pour l'amélioration de ce port important et il conseille au ministre des Travaux publics de continuer dans cette voie.

Si l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) était ici, ce soir, je suppose qu'il voterait en faveur de cet amendement ; il est opposé à ce que nous construisions des quais dans la Nouvelle-Ecosse, mais il croit très important d'en avoir un dans son comté, à Lachine. Il prêche sans cesse l'économie, mais il avertit le ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il faut absolument continuer les travaux sur le Saint-Laurent de manière à donner un chenal de 30 pieds de profondeur entre Montréal et la mer. Bien plus, il s'est plaint à plusieurs reprises de ce que nous n'apportons pas assez d'empressement à mettre à exécution tous les projets conseillés par la commission sur le transport, ce qui coûterait au moins $100,000,000. Je pourrais continuer longtemps sur ce ton.

Une VOIX : Continuez.

L'hon. M. FIELDING : La liste en est trop longue et le temps trop court. J'ai failli oublier que l'autre jour tous les députés oppositionnistes de l'Ouest voulaient forcer le Gouvernement à acheter tous les élévateurs des territoires du Nord-Ouest.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) nous a donné un échantillon de ses notions en fait d'économie, quand au milieu de ses dénonciations il demandait une dépense additionnelle de $2,000,000 pour augmenter le traitement des fonctionnaires publics.

L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) est absent ce soir, mais il ne perd jamais une occasion de conseiller au Gouvernement d'entreprendre au plus tôt la construction du canal de la baie Georgienne qui coûtera $100,000,000.

Je mentionne tous ces détails, pour faire comprendre que les dénonciations des honorables députés de la gauche, dans leurs discours et leurs propositions, du genre de celle que nous discutons ce soir, ne doivent pas être prises trop au sérieux.

Comme je le disais, il est facile de prêcher l'économie d'une façon générale, mais quand nos adversaires constatent les besoins de leurs propres localités et les temps propices que nous traversons, ils se rendent compte qu'il y a des dépenses que le Gouvernement est tenu de faire et qu'il fait dans un esprit de justice.

Parmi les demandes dont je viens de parler il y en a probablement qui ne sont pas raisonnables, ou qui ne sont pas urgentes, mais d'autres sont légitimes et raisonnables et le Gouvernement aura le devoir d'y faire droit, d'année en année. Quand nos honorables adversaires dénoncent ce qu'ils appellent nos gaspillages en traitant la question générale des dépenses, le public ne doit pas oublier que lorsqu'il s'agit de leurs propres besoins ou de ceux de leurs électeurs, ils comprennent aussi bien que nous la nécessité de cette augmentation des dépenses.

Un truc dont l'honorable député de Toronto-nord (l'honorable M. Foster) est coutumier, et auquel il n'a pas manqué de recourir ce soir, consiste à grouper en un seul tout les subventions accordées aux chemins de fer, ajoutées aux autres dotations ; il espère effrayer le public en lui mettant une somme aussi considérable sous les yeux.

Examinons un instant cette question des subventions aux chemins de fer. Il y a certaines parties du pays où il n'y a pas de chemins de fer et d'autres où les communications par voie ferrée sont insuffisantes, et la population de ces localités demande des chemins de fer. Elle ne sait pas au juste comment s'y prendre pour arriver à ce résultat et elle s'adresse au Gouvernement pour en obtenir de l'aide. Quand le Gouvernement est d'avis qu'un chemin de fer serait nécessaire dans cette partie du pays, il consent à subventionner l'entreprise, si une compagnie veut s'en charger ; alors le chiffre de la subvention, un million de dollars, peut-être, est inscrit dans le budget et l'honorable député de Toronto-nord, ajoute un million à la somme qu'il met sous les yeux de la Chambre à la fin de chaque session.

Il peut s'écouler deux ou trois ans, sans que rien ne soit fait. Le public se fatigue d'attendre et envoie des délégations demander au Gouvernement de renouveler la subvention pour une nouvelle période, vu que rien n'a été fait. La subvention est remise dans le budget et mon honorable ami ne manque pas d'ajouter un nouveau million à son calcul, bien qu'un seul sou ne soit sorti des caisses du Trésor.

Il est possible qu'à l'expiration de cette nouvelle période, une compagnie soit formée qui explique au Gouvernement qu'il y a peut-être moyen de construire cette ligne, si la subvention est renouvelée. La même subvention est remise dans le budget, et, pour la troisième fois mon honorable ami l'ajoute à son évaluation des dépenses. Quelque temps après la compagnie se met à l'œuvre, mais s'aperçoit que les travaux ne seront pas achevés dans les délais convenus. Elle s'adresse de nouveau au Gouvernement et, avec la garantie que la subvention sera prolongée pendant une certaine période, elle s'engage à terminer la ligne. Pour la quatrième fois, le ministre des chemins de fer inscrit la somme dans ses résolutions de chemins de fer et pour la quatrième fois l'honorable député de Toronto-nord compte ce million parmi les dépenses du Gouvernement.

Le Gouvernement n'a pas dépensé un sou, mais l'honorable député a eu la satisfaction d'ajouter un million tous les ans à son budget. J'ai fait le relevé des subventions votées aux chemins de fer entre 1899-1906, et je constate qu'elles s'élèvent à $39,-131,159. D'après les chiffres présentés par mon honorable ami, nous devons avoir dépensé cette somme ; mais, en réalité, pendant cette période, les subventions payées aux chemins de fer ont été de $18,319,000, ou moins de la moitié de la somme votée.

Ainsi, en ajoutant ces crédits tous les ans aux dépenses, l'honorable député cherche à effrayer inutilement le public. C'est une manière comme une autre de crier : "Au loup ! au loup !" quand il n'y a pas de loup.

Une autre chose qui préoccupe beaucoup mon honorable ami, c'est la dette publique, et il laisse constamment entendre qu'elle augmente dans des proportions alarmantes. Toute prétention de cette nature est absolument erronée. Au contraire, le bilan que le Gouvernement peut montrer au sujet de la dette est extrêmement satisfaisant. L'augmentation de la dette nette, en dix-huit ans, de 1878 à 1896, sous le régime conservateur, a été de $188,135,000, soit une augmentation moyenne de plus de six millions et demi par année.

L'augmentation de la dette nette, entre 1897 et la fin de l'exercice de 1906, une période de onze ans et trois quarts, sous le régime actuel, y compris une addition importante pour le Transcontinental national, a été de $19,474,376. L'augmentation moyenne sous le régime conservateur, a été de $6,563,-000, et sous le présent Gouvernement, de $1,657,393.

C'est la meilleure réponse à faire aux insinuations de mon honorable ami. Mais il existe un autre moyen de se rendre compte de l'état de la dette. La dette publique n'est

une charge que dans la proportion du nombre de ceux qui doivent la supporter. Si la population du Canada était de 20,000,000, sa dette serait presque insignifiante. Pour se faire une idée exacte de la dette publique, il ne suffit pas d'en connaître le chiffre brut; il faut faire la proportion entre l'augmentation de cette dette et l'augmentation de la population du pays. J'ai ici un état indiquant la dette nette par tête, depuis 1891 jusqu'à la fin du dernier exercice :

Année.	Dette nette par tête.
1891	$ 49 09
1892	49.15
1893	48.96
1894	49.40
1895	50.57
1896	50.82

Telle était la dette nette par tête, à l'arrivée des libéraux au pouvoir. Voyons maintenant, les années suivantes :

Année.	Dette nette par tête.
1897	$ 50.87
1898	50.77
1899	50.62
1900	49.88
1901	49.84
1902	49.59
1903	46.84
1904	45.74
1905	45.63
1906	44.63
1907 (au 31 mars)	42.84
1908 (au 31 mars)	40.50

Le statisticien officiel du Canada dont je cite les chiffres, prend la population du pays, au 31 mars dernier, la fin de l'exercice ; il y arrive en tenant compte de l'accroissement naturel ordinaire et en ajoutant l'immigration dont nous connaissons le chiffre exact, et il calcule qu'au 31 mars la population du Canada était de 6,863,500. Si ces chiffres sont exacts, et ils ont été préparés en la manière ordinaire, par le statisticien officiel, la dette nette du Canada, au 31 mars dernier était de $40.50 par tête, au lieu de $50.82, le jour où mon très honorable ami, prit les rênes du pouvoir.

On entend souvent dire que le Gouvernement a eu de la chance, qu'il n'a guère fait de dépenses en dehors des dépenses courantes ordinaires et qu'il lui a été facile d'accumuler des excédents. J'ai fait préparer un relevé des dépenses autres que celles qu'on peut considérer comme imputables au fonds consolidé ; ce sont les dépenses spéciales et imputables sur le capital. En dix-huit années, de 1878 à 1896, ces dépenses spéciales imputables sur le capital se sont élevées à $167,166,252. En onze années et trois quarts, de 1887 au 31 mars 1908, ces mêmes dépenses ont été de $162,542,277.

En onze ans et neuf mois, nous avons dépensé de ce chef presque autant que nos prédécesseurs en dix-huit ans. Sous ce rapport, nous sommes à peu près égaux, mais si on fait le calcul des moyennes, nous avons fait beaucoup plus de dépenses spéciales, mais dans les deux périodes, la dette publique s'est comportée d'une manière bien différente.

Comme je viens de le démontrer, les libéraux ont largement pourvu au service public mais à même les revenus annuels, en grande parte. Nos amis conservateurs ont consacré de fortes sommes aux dépenses de cette nature, mais en augmentant considérablement la dette. Sous leur règne, il y a eu $167,000,000 de dépenses spéciales, mais une très faible partie a été payée sur les revenus, et ils ont augmenté la dette de $118,000,000. Sur les $162,000,000 que nous avons dépensés de ce chef, nous n'avons ajouté que $19,000,000 à la dette, et la différence, $153,000,000, a été soldée avec les revenus ordinaires.

L'honorable député de Toronto-nord a parlé du taux de l'intérêt que nous payons et des obligations que nous devrons assumer. Les remarques de ce soir ne sont, en partie, qu'une répétition d'un discours qu'il a déjà prononcé ailleurs. J'en ai pris note dans le temps, mais je n'ai pas encore trouvé avant aujourd'hui une occasion favorable d'en faire mention. Dans un discours prononcé à Hamilton, peu de temps après l'ouverture de la présente session, d'après le "Mail", il aurait dit :

> Le Gouvernement en est rendu à un point où il lui faudra payer une dette de $100,000,000 d'ici à deux ans et M. Fielding n'a pris aucun moyen de faire face à ces obligations.

D'abord, mon honorable ami grossit considérablement le chiffre de la dette qui arrivera bientôt à échéance. En traitant de ces questions, il ne semble pas se rendre compte de la responsabilité qui s'attache aux paroles d'un ex-ministre des Finances. La somme que nous aurons à solder d'ici à deux ans est de beaucoup inférieure à $100,000,000. Il continue ainsi :

> Au lieu de cela, M. Fielding payait jusqu'à 7 p. 100 à la banque d'Angleterre pour l'usage de cet argent. Lui (M. Foster) n'a jamais payé plus de 2⅞ p. 100.

Ces paroles, si mon honorable ami les a jamais prononcés, sont bien extraordinaires dans sa bouche. Nous n'avons jamais payé 7 p. 100. Il doit le savoir, d'après les renseignements qui lui ont été fournis dans cette Chambre.

L'hon. M. FOSTER : D'abord, je ne crois pas avoir dit que je n'ai jamais payé plus de 2⅞ p. 100, car je sais exactement ce que j'ai payé. La chose est ainsi rapportée dans les journaux qui font leur travail le mieux possible, mais qui se trompent quelquefois. Quant à mes renseignements, ils comportaient que nous payions les taux de la Banque d'Angleterre, et à cette date, le taux de cette institution était de 7 p. 100.

L'hon. M. FIELDING: Cette excuse peut être bonne pour le député d'Hamilton, mais

pas pour ce soir. J'ai déjà informé la Chambre que le Gouvernement n'a pas payé 7 p. 100. Si la chose lui a échappé, c'est regrettable, car je crois qu'il était présent et le point est important.

Il peut être excusable d'avoir parlé ainsi à Hamilton, mais il aurait été plus loyal de sa part, s'il avait ajouté que si nous payions 7 p. 100, c'était en vertu d'une convention qu'il avait conclue lui-même. Cet arrangement était raisonnable et je ne le lui reproche pas. Il consistait en ce que sur les sommes soutirées que nous pourrions avoir à la banque de nos agents financiers à Londres, l'intérêt serait celui de la Banque d'Angleterre. C'était un arrangement acceptable. Mais à la date dont il parle il existait une crise financière dans ce pays, et il aurait dû expliquer loyalement que ce taux était tout à fait exceptionnel et dépendait des arrangements qu'il avait faits lui-même.

Si la banque avait insisté pour que ces arrangements fussent suivis à la lettre, elle aurait pu exiger 7 p. 100, mais après certaines négociations, j'ai pu obtenir 6 p. 100 et c'est ce que j'ai expliqué à la Chambre. Si cette explication a échappé à mon honorable ami, je comprends qu'il ait pu répéter son allégation ce soir.

Quoi qu'il en soit nous n'avons pas payé 7 p. 100, mais si nous les avions payés, c'eût été en vertu d'un ancien arrangement, juste et raisonnable. Le même journal rapporte aussi que l'honorable député prétend n'avoir jamais payé plus de 2⅞ p. 100. Il est évident qu'il a dû faire une déclaration quelconque, et cela, au grand désavantage de son successeur.

Personnellement, la chose ne m'affecte guère et mon honorable ami ne doit pas, non plus, en être affecté—nous ne tenons ni l'un ni l'autre à chanter nos propres louanges. Mais quand ses critiques peuvent avoir pour effet de nuire aux finances du pays, j'ai le droit de m'en plaindre. C'est pourquoi je dis qu'il n'a pas exposé loyalement la situation. S'il croit important d'établir des comparaisons sous ce rapport, le Gouvernement n'a pas à les redouter.

Mon honorable ami a eu nécessairement plusieurs emprunts temporaires à négocier. J'en ai relevé jusqu'à cinquante-quatre, les uns pour des sommes peu importantes et d'autres pour $3,000,000 et $4,000,000. Dans aucun le taux de l'intérêt n'a été celui qu'il mentionne dans le discours d'Hamilton, au dire du "Mail and Empire".

Pour plusieurs l'intérêt était de 4½ p. 100. Pour cinquante-deux sur cinquante-quatre, il était de 4 p. 100 ou plus; dans deux cas seulement, il était au-dessous de 4 p. 100. Un emprunt fut fait à 3¼ et un à 3 p. 100. Le taux le plus favorable sur un emprunt temporaire du Canada, n'a pas été obtenu par mon honorable ami, comme ses remarques pourraient le faire croire. S'il y a du mérite à cela—je n'y attache pas une extrême importance, mais j'ai le droit de répondre aux critiques de mon honorable ami—je puis dire que l'intérêt le plus bas que le Canada ait jamais obtenu ne l'a pas été par lui, ni par aucun de ses prédécesseurs, mais par le Gouvernement actuel, car nous avons emprunté à une fraction au-dessus de 2 p. 100, pendant un temps.

Je ne m'en tiendrai pas aux emprunts temporaires. Il dit que le "Mail and Empire" n'a pas fidèlement rapporté ses paroles ; mais il est évident qu'il a fait des comparaisons entre le succès de ses emprunts et l'insuccès de ceux de ses successeurs. Si telle n'était pas son intention, je ne saisis pas le sens de ses remarques. J'ai fait la revue des emprunts contractés par mon honorable ami et il n'a jamais obtenu, ni pour un emprunt temporaire, ni pour un emprunt permanent, le taux dont il a parlé à Hamilton, au dire du "Mail". J'ai le relevé sous les yeux, et le taux le plus bas qu'il ait jamais obtenu—le taux était excellent, je n'ai rien à redire—c'est en 1894, lors de son emprunt de £2,250,000, à 3 p. 100, pour quarante-trois ans, placé à £97 9s. 2d. Le taux net était de 3.16 p. 100—plus de 3⅛.

Puisque mon honorable ami tient à faire des comparaisons, je lui rappellerai l'emprunt contracté par le Gouvernement actuel en 1897—£2,000,000 au taux excessivement bas de 2 p. 100, placé au-dessous du pair naturellement, mais qui a rapporté net 2.96 p. 100—moins de 2⅜. On voit par là que dans la gestion des finances de l'Etat il n'a jamais obtenu des taux aussi favorables qu'il le prétend que le ministre des Finances actuel n'a jamais payé les taux élevés qu'il lui reproche.

L'honorable député de Toronto-nord a repris la vieille histoire des taxes que le peuple est obligé de payer. C'est un fait curieux qu'il y a des temps où plus le peuple paie d'impôts, plus il est prospère. Cela peut paraître extraordinaire, mais c'est une vérité absolue, dans le sens dont je parle. Cela est vrai quand le peuple paie plus de taxes, non parce que l'impôt est plus élevé, mais parce que le peuple possède une plus grande capacité d'achat, grâce à la plus grande prospérité du pays.

J'ai déjà eu l'occasion de discuter cette question avec mon honorable ami. Réduisons la question à un cas particulier. Voici un simple ouvrier ; en 1896, il ne payait que $5 d'impôt, mais en 1906 ou 1907, il en payait $8 ou $9. Pourquoi ne payait-il que $5 en 1896 ? Parce que les temps étaient dûrs, que les salaires étaient peu élevés et que sa capacité d'achat était très faible. Il ne pouvait acheter qu'un seul costume par année, et il ne payait que peu de taxes. Mais en 1906, les temps étaient prospères, les salaires élevés et l'ouvrage abondait ; il gagnait davantage et pouvait acheter deux costumes par année. L'excédent d'impôt qu'il paie est la preuve de sa plus grande prospérité.

Quelle est l'année la plus avantageuse

pour cet ouvrier ? Préférera-t-il l'année 1896 où il ne pouvait acheter qu'un habillement et ne payait qu'un faible impôt? N'aimera-t-il pas mieux l'année 1906, alors que, grâce aux temps meilleurs, à la permanence de la main-d'œuvre et aux salaires plus élevés, il pouvait acheter deux costumes et payer une plus forte tâxe ?

L'honorable député de Toronto-nord a discuté la question du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne le suivrai pas sur ce terrain, je me suis expliqué sur le sujet, l'autre jour, et j'ai répondu à la plupart de ses attaques de ce soir. S'il est une chose qui se dégage de son discours, c'est que nous n'aurions pas dû commencer ce chemin de fer à l'époque où nous l'avons commencé. Je ne partage pas son avis sur ce point et je crois que le pays dira comme moi.

Grâce au prodigieux développement de l'Ouest, dont nous constatons les effets tous les ans, nous n'avons pas commencé la construction du Grand-Tronc-Pacifique un an trop tôt. Je me suis convaincu aussi que parmi ceux qui ont voté en faveur de cette entreprise, il ne s'en trouve pas un qui ne l'eut également approuvé, même s'il eut su qu'il dût coûter plus cher que ce que l'on croyait en 1904.

L'honorable député s'indigne en songeant au coût de ce chemin. Dans une affaire de cette nature, le Gouvernement pouvait-il faire autre chose que s'adresser à un ingénieur d'expérience et de suivre ses conseils? C'est ce que nous avons fait. Les évaluations que nous avons soumises étaient celles de l'éminent ingénieur, M. Schreiber, l'ingénieur en chef du département des Chemins de fer et des Canaux. Quand l'honorable député dit que c'était une ineptie de présenter ces évaluations à la Chambre, je réponds que l'opinion de M. Collingwood Schreiber sur une question de cette nature vaut au moins celle de l'honorable député de Toronto-nord.

Si le chemin coûte un peu plus cher que les prévisions, c'est, comme l'a expliqué l'honorable ministre des Chemins de fer que la commission a entrepris de nous donner un meilleur réseau que celui que nous avions en vue. Celui-ci est très bien construit, et l'économie ne consiste pas toujours dans le bon marché de la construction. Il est plus avantageux de construire bien. Il y a des chemins de fer importants qui constatent aujourd'hui à leurs dépens qu'ils ont commis une erreur en construisant trop légèrement, et avec des courbes et des rampes qui n'étaient pas ce qu'elles auraient dû être. Il se dépense des millions sans nombre, dans toute l'Amérique, pour réparer cette erreur initiale. En construisant une voie excellente, en réduisant les courbes et les rampes au point minimum, nous prenons le meilleur moyen de réduire le coût du transport dans ce pays, et si la population du Canada paie un dollar de plus que ce qu'elle s'attendait à payer en 1903, elle comprend que cet argent est bien employé et qu'elle bénéficiera de prix de transport plus économique dans l'avenir.

Mon honorable ami se montre très alarmé, au sujet du crédit du Canada. Il s'attend à ce que des catastrophes terribles vont éclater. Je répète que dans son discours de ce soir, il n'y a pas une idée qui n'ait déjà été exprimée dans ses propres discours et ceux de sir Charles Tupper, en 1896 et les années suivantes. C'est toujours l'ancienne histoire des grands malheurs qui vont arriver et qui n'arrivent jamais.

Mon honorable ami dit que le crédit du Canada souffre aujourd'hui. En 1896 l'illustre chef du parti conservateur disait la même chose. Certains professent à l'égard du crédit au Canada, d'étrangères idées. Un membre respecté de cette Chambre qui est ordinairement mieux renseigné, a prétendu sérieusement, l'autre jour, que parce que nous avons emprunté autrefois à 3 p. 100 et qu'aujourd'hui nous payons 4 p. 100 et même plus, c'est la preuve que le crédit du pays est ruiné. Ce raisonnement n'a pas le sens commun. L'argent est une marchandise dont la valeur comme toutes les autres, augmente ou diminue ; lorsque l'argent est abondant, il est à bon marché, et lorsqu'il est rare, il est cher.

Si on veut faire des comparaisons entre le crédit actuel du Canada et ce qu'il était autrefois, les points de comparaison ne manquent pas. La vraie manière de se rendre compte de l'état de notre crédit n'est pas de rechercher ce que nous payions autrefois et ce que nous payons aujourd'hui. Mais ce que rapportaient autrefois les valeurs canadiennes, en comparaison de certaines valeurs de premier ordre et ce qu'elles rapportent aujourd'hui, en comparaison de ces mêmes valeurs de premier ordre.

Or les valeurs de premier ordre par excellence sont les consolidés anglais dont j'aurai peut-être quelque chose à dire. Pour le moment, prenons comme terme de comparaison cette valeur de premier ordre qu'on appelle dans le monde financier les bons du gouvernement des Indes, tels qu'ils sont cotés sur le marché de Londres. En 1896, les bons du gouvernement des Indes à 3 p. 100, étaient cotés à 115 et le 3 p. 100 canadien, à 107. La différence à notre détriment était de 8 points. Voyons ce qui en est aujourd'hui. La cote récente la plus élevée du 3 p. 100 des Indes est de 93 et la cote récente la plus élevée pour le 3 p. 100 canadien était de 8 points plus bas que le 3 p. 100 des Indes et cette année, il est de 4 points plus élevé.

Si on fait la même comparaison entre les valeurs canadiennes et les émissions de la municipalité de Londres, qui sont des valeurs très prisées sur le marché anglais, on constate que les valeurs canadiennes les égalent quelque fois ou, du moins, les suivent de beaucoup plus près qu'en 1896.

Notre crédit est si bien établi que nous avons pu obtenir du gouvernement anglais, sous une administration libérale, une faveur que mon honorable ami a vainement cherché à obtenir quand il était ministre des Finances. Je ne lui fais pas un reproche de ne l'avoir pas obtenu, puisque lui et ses collègues ont fait tout ce qui dépendait d'eux pour cela. A mainte et mainte reprise ils ont représenté au gouvernement impérial que les valeurs canadiennes n'étaient pas sur la liste des valeurs privilégiées sur lesquelles la loi permet de placer l'argent détenu en fidéicommis et que cette exclusion limite le champ des acheteurs. Pendant des années le Gouvernement conservateur et surtout sir Charles Tupper, fit des efforts incessants pour obtenir cet avantage pour nos valeurs, mais ce fut peine perdue.

Mais après l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, sans en rechercher les autres causes, car je ne suis pas ici pour faire l'éloge du Gouvernement, mais pour le défendre, grâce au rapide développement du Canada, à l'importance qu'il prenait aux yeux du monde extérieur, nous avons pu obtenir cette grande faveur qui avait été obtinément refusé au gouvernement conservateur.

Permettez-moi de rappeler un incident récent, très important pour le crédit du Canada. Tout dernièrement, un membre du parlement anglais demanda à M. Asquith qui était encore chancelier de l'échiquier, comment il se faisait que le 3 p. 100 canadien était coté plus haut que certaines valeurs garanties par le gouvernement impérial. M. Asquith ne voulut pas admettre que les valeurs garanties par le gouvernement impérial fussent cotées au-dessous du 3 p. 100 canadien, mais il résulte de cet incident que ces deux classes de valeurs reçoivent à la bourse de Londres une cote tellement rapprochée que deux experts financiers du parlement anglais ont pu discuter sur la question de savoir laquelle est au-dessus de l'autre.

Quant à la question des dépenses, en général, mon honorable ami fait preuve d'un manque déplorable de perspicacité s'il s'imagine que le public va se laisser tromper par ses comparaisons entre ce qui se passait en 1896 et ce qui a lieu à présent, sous le rapport de l'emploi des deniers publics. Il est indiscutable que les conditions ne sont pas les mêmes. Il existait en 1896 un vieux Canada qui a été remplacé par un Canada nouveau. Je crois que c'est sir Van Horne, qui possède une manière originale de présenter les choses, qui a dit que pendant longtemps le Canada avait tenu boutique sur une rue secondaire. Ce temps n'est plus; nous avons transporté nos pénates sur la grande voie ; notre enseigne est très apparente et le monde sait aujourd'hui que le Canada est une nation naissante qui fait rapidement son chemin.

Cela ne s'est pas fait sans certaines dépenses. S'imagine-t-on que le Canada va rester stationnaire ? Puisque mon honorable ami parle de dépenses, je lui soumettrai le tableau suivant qui établit une comparaison entre 1896 et 1906 :

Service.	Dépenses.			Revenu.		
	1896.	1906.	Augmentation.	1896.	1906.	Augmentation.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Postes	3,665,011 30	4,921,577 22	1,256,565 92	2,964,014 23	5,033,342 53	2,969,328 30
Chmins de fer et Canaux, Perception du revenu	3,826,225 51	8,779,677 46	4,953,451 95	3,480,217 19	8,058,620 73	4,578,403 54
Accises	470,869 86	555,923 46	85,053 39	7,926,005 94	14,010,220 30	6,084,214 36
Douanes	896,332 50	1,548,384 08	652,051 58	19,766,741 48	46,064,597 89	26,297,856 41
Totaux	8,858,439 17	15,805,562 01	6,947,122 84	34,136,978 84	74,066,781 45	39,929,802 61

Dans le service des postes, on remarque une magnifique recette de près de $6,000,000, au lieu de $3,600,000 qu'elle était en 1896. Ces calculs sont faits pour des périodes de dix années. Pour les dates plus récentes, les chiffres sont encore plus élevés.

Les chemins de fer et les canaux rapportaient $3,480,000 en 1896, et $8,058,000 en 1906. Dans ce service le tableau accuse un déficit et une forte augmentation dans les dépenses, mais cela est compensé par une énorme augmentation des recettes.

Dans le service de l'accise, nous admettons que nos prédécesseurs, en 1896, n'ont dépensé que $470,869, et qu'en 1906 ces dépenses s'élevaient à $555,923, mais la recette est passée de $8,000,000 à $14,000,000. Bien qu'il y ait eu augmentation dans les dépenses, les recettes ont été infiniment plus considérables.

En 1896, le ministre des Douanes a dépensé $896,000, et nous sommes obligés d'avouer que son successeur, en 1906, a dépensé $1,548,000. Mais les recettes du département des Douanes qui étaient de $19,000,000 en 1896, ont atteint $46,000,000 en 1906, sous l'administration de mon honorable ami (M. Paterson).

Ainsi, quand l'honorable député de Toronto-nord parle de l'énorme augmentation des dépenses, il devrait reconnaître loyalement que dans beaucoup de départements ces dépenses sont plus que compensées par une augmentation proportionnée dans les recettes.

Personne ne peut supposer que sous le rapport des dépenses, en général, le Canada va rester stationnaire. Cette augmentation des dépenses n'a pas été étrangère au développement du pays ; elle y a même fortement contribué. Aurait-on assisté à ce merveilleux développement si nous n'avions pas construit des chemins de fer dans les différentes parties du pays ? La région du Nid-du-Corbeau serait-elle colonisée aujourd'hui si nous n'avions pas donné une aide généreuse et libérale au chemin de fer ? Les prairies de l'Ouest seraient-elles habitées par cette énorme quantité d'immigrants, si nous n'avions pas dépensé d'argent pour l'immigration et la construction des chemins de fer ?

Il est évident qu'en dépensant cet argent nous contribuons à l'expansion du pays. Nos besoins sont nombreux et variés. L'Ouest a besoin de chemins de fer. La région des lacs et la vallée du Saint-Laurent demande que les rivières et les ports soient améliorés et les Provinces maritimes veulent des brise-lames et des quais pour faciliter le trafic et protéger la vie et les biens des navigateurs et des pêcheurs.

Dans certaines localités, il faut des édifices publics pour desservir le monde des affaires ; ailleurs on réclame des bâtiments militaires. Ceux qui se laissent dominer par l'esprit de clocher ne voient que leurs propres besoins et non ceux des autres. Mais le devoir du Gouvernement est de pourvoir aux besoins de tous.

L'hon. député de Toronto-nord nous a reproché de dépenser de l'argent dans des localités peu importantes. Mais, monsieur l'Orateur, la grande masse de la population habite les petites localités. Les besoins des grandes villes sont considérables et nous ne les oublions pas, mais d'où viennent leur prospérité et leurs progrès, si ce n'est des petits villages et des hameaux disséminés par tout le Canada et d'où part le trafic qui se dirige vers les grands centres ? Je répète que les besoins du pays sont considérables et nous ne négligeons ni les grands ni les petits.

Nous construisons le Transcontinental national et nous allons mener à bonne fin cette grande entreprise qui intéresse tout le pays d'un océan à l'autre. Nous allons construire le chemin de fer de la baie d'Hudson et répondre ainsi aux vœux du Nord-Ouest. Nous tenons compte de tous les besoins légitimes du pays. Le devoir d'un gouvernement est d'ignorer le régionalisme, de ne pas favoriser plus spécialement telle ou telle partie du pays, mais d'embrasser tout le Canada et d'adapter sa politique à ses besoins. C'est ce que nous avons fait. Nous pouvons, ce soir, jeter un regard satisfait sur les douze années d'administration libérale, sur les résultats de la politique que nous avons suivie et sur le bilan extrêmement satisfaisant que tout candidat libéral peut exhiber devant un auditoire, dans une partie quelconque du pays. Je n'hésite pas à dire que cette politique continuera à obtenir la confiance et l'appui des électeurs éclairés et patriotiques.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.) : L'honorable ministre des Finances vient de prononcer une harangue électorale et il a commencé par une anectode au sujet du loup dans la bergerie. Je ne crois pas cependant qu'on puisse le comparer à un chien de berger pour la garde du trésor, ni même au ministre qui défendait l'accès du coffre public, M. Alexander Mackenzie, dont les angoisses nous ont été révélées par une lettre rendue publique quelque temps après 1875.

Mon honorable ami fait allusion à des incidents historiques et a des fables. Nous aurait pu nous dire un mot de celui qui s'endormait dans les délices et les festins pendant que l'ennemi était à sa porte. L'honorable ministre des Finances a rassemblé tout son courage ce soir, car il sait parfaitement qu'en dépit de toutes ses belles promesses pour l'avenir et le pompeux étalage de ce qu'il a fait dans le passé, le sentiment populaire lui est hostile.

Il nous a parlé des conditions financières du pays. Il a oublié de dire cependant comment il entend solder des $200,000,000 ou $250,000,000 d'obligations qu'il aura à payer dici à deux ou trois ans. Avant de reprendre mon siège, j'aurai l'occasion de lui citer des passages d'un article de l' "Economist", de Londres, qui condamne aussi sévèrement la politique du Gouvernement que l'honorable député de Toronto-nord vient de le faire.

Il se vante de ses emprunts et se réjouit de ce qu'un emprunt placé sur le marché de Londres n'a été souscrit que jusqu'à concurrence de 44 p. 100. Il est allé jusqu'à se glorifier de ce que, depuis un an, le Canada paie 6 p. 100 d'intérêt à la Banque d'Angleterre ; il ne se rend pas compte du manque de perspicacité et de prévoyance dont il a fait preuve en ne prenant aucune précaution contre une crise qui avait été prévue par tous les hommes d'affaires du Canada, à l'exception de notre ministre des Finances. En l'entendant parler de cet emprunt sur le marché de Londres qui n'a été souscrit que jusqu'à con-

currence de 44 p. 100, je me demande s'il connaît bien l'histoire de cette opération.

Il tire vanité de la situation qu'occupent aujourd'hui les valeurs canadiennes, mais voyons un peu ce qui en est. Voici un emprunt canadien, garanti par les énormes ressources de ce pays, mais ayant contre lui le mauvais bilan financier du Gouvernement ; or, 44 p. 100 de cet emprunt, soit moins de la moitié, ont été souscrits, et dans le même temps, à peu près, l'emprunt agraire d'Irlande, mis sur le marché par le gouvernement anglais était couvert soixante et dix ou quatre-vingts fois. Pour parler ainsi, je m'appuie sur le "Morning Post", de Londres, du 8 juin.

Le ministre des Finances est-il fier de ce résultat ? Quelle explication en donne-t-il ? Aucune. Que dit-il des conditions du marché monétaire lorsque d'autres emprunts arriveront à échéance, dans quelques années ? Le ministre des Finances n'en dit rien, mais l' "Economist", de Londres, en parle, et je citerai quelques lignes d'un article de cette revue qui calmeront peut-être l'enthousiasme des honorables députés de la droite et qui éclaireront le public sur l'opinion que les grands financiers de Londres professent sur la situation financière du Canada, pour peu que les dépenses actuelles se maintiennent.

Après avoir énuméré les rapides progrès accomplis par le Canada au cours de ces dernières années, après avoir mentionné incidemment que la dette du pays est quatre fois plus élevée, par tête, que celle des Etats-Unis, l'article en question ajoute :

Le pays, en un mot, a fait de rapides progrès et est très en état de supporter ses charges, pourvu qu'il n'y ait pas d'addition monstrueuse, dans un avenir immédiat.

L'article énumère ensuite les grandes entreprises publiques que le Gouvernement a en vue et continue ainsi :

Déduisant ce que le Gouvernement a déjà dépensé sur sa section du Grand-Tronc-Pacifique, il reste une somme de près de deux cent millions de dollars qu'il faudra trouver sur le marché de Londres, avant longtemps, sans parler du total considérable des échéances fédérales prochaines, ni de la nécessité possible d'un emprunt pour d'autres services, maintenant que l'ère des revenus abondants est passée.

J'appelle spécialement l'attention du ministre des Finances et de l'honorable premier ministre et surtout l'attention des membres de ce Parlement et celle du pays sur les lignes suivantes :

C'est là, il faut le reconnaître, une perspective effrayante. Au lieu d'économiser, le Gouvernement a persisté à augmenter la dette et les dépenses, comme moyen d'atténuer la crise ; ce qui est toujours une politique hasardeuse.

En dépit de cette opinion d'une source impartiale et autorisée—l' "Economist" de Londres est reconnue comme une des grandes autorités du monde, en matière de finance,—le ministre des Finances prononce une harangue d'élection et ne donne pas un mot d'explication sur la manière dont nous ferons honneur à nos énormes obligations. J'ai été étonné d'entendre un homme de sa position parler pendant une heure sans dire un mot des moyens qu'il entend prendre pour satisfaire aux énormes échéances qui l'attendent dans un avenir rapproché.

Pas un mot d'explication, pas un mot de commentaire, pas un mot des précautions à prendre, mais de nombreuses railleries à l'adresse d'une demi-douzaine de membres de l'opposition qui ont demandé certaines dépenses légitimes dans leurs circonscriptions.

L'opposition ne s'est pas opposée et ne s'oppose pas aux dépenses légitimes, mais nous avons combattu le nombre infini de dépenses du Gouvernement depuis dix ou douze ans, quand elles n'étaient pas et que le ministre des Finances savait qu'elles n'étaient pas dans l'intérêt du pays.

On m'a rapporté, entre beaucoup d'autres, un cas où dans la circonscription du ministre des Finances un de ses adversaires, se présenta chez un électeur et lui demanda comment il entendait voter. Cet électeur qui avait déjà appuyé le ministre des Finances répondit : M. Fielding est certainement animé de bonnes intentions ; il a fait construire ce brise-glace pour donner de l'ouvrage aux gens, mais il savait comme nous tous que ce brise-glace ne pouvait être d'aucune utilité ; pourquoi ne nous a-t-il pas plutôt distribué cet argent ?

Je répète que nous ne nous opposons pas aux dépenses légitimes, mais nous nous opposons aux profits des intermédiaires.

Le ministre des Finances a parlé d'un Canada nouveau qui a fait son apparition en 1896. En effet, nous avons un Canada nouveau, et à la porte de tous les départements on a mis de nouvelles enseignes disant aux intermédiaires : Adressez-vous ici. Cette invitation n'a pas été négligée par la classe nombreuse de ces rongeurs et ils en ont été bien récompensés.

L'honorable ministre des Finances a abordé un grand nombre de sujets au cours de sa harangue, mais il en a aussi omis beaucoup d'autres. Il a traité une ou deux questions importantes, mais il les a traitées à un point de vue étroit. Il a parlé des sommes énormes dépensées par son Gouvernement depuis quelques années, mais il s'est bien gardé de dire que depuis douze ans ce même Gouvernement a prélevé sur le peuple $252,000,000 de plus que l'impôt n'aurait produit dans les conditions qui existaient en 1896. Où est allé tout cet argent ? Qu'on regarde par tout le pays et qu'on me montre une grande entreprise exécutée et payée par le Gouvernement actuel. J'admets que le Gouvernement a fait quelque chose pour améliorer les canaux, comme continuation de la politique de ses prédécesseurs. J'admets que l'Intercolonial a été

prolongé jusqu'à Montréal, qu'un certain nombre d'édifices publics ont été construits dans le pays et que des travaux ont été exécutés dans le chenal du Saint-Laurent.

Loin de moi l'intention de déprécier en quoi que ce soit ce que le Gouvernement a fait, mais voyons les nombreuses entreprises dans lesquelles il est engagé et qui ne sont pas payées : il y a le Transcontinental national qui coûtera environ $200,000,000 sur lesquels $26,000,000 seulement sont payés ; il y a le canal de la baie Georgienne que le Gouvernement fait miroiter aux yeux des électeurs, chaque fois qu'il croit y trouver son avantage ; il y a le canal Welland dont les ministres annoncent la construction dans leurs discours extra-parlementaires, sinon dans cette Chambre : il y a les travaux d'amélioration de nos ports, reconnus nécessaires mais non encore exécutés ; il y a le projet de chemin de fer de la baie d'Hudson ; il y a une douzaine d'autres entreprises importantes dont le pays aura à supporter les frais d'ici à quelques années et nous sommes en droit de nous demander si, avec l'énorme augmentation des impôts depuis douze ans, le pays a reçu une juste compensation pour l'excédent de taxes que les contribuables ont eu à payer.

Entre autres choses, mon honorable ami a parlé du Transcontinental. Il ne s'est pas étendu sur cette question très longuement mais je désire en dire quelques mots pour faire connaître au public les idées du ministre des Finances et les principes sur lesquels le Gouvernement s'appuie pour dépenser ce capital. Dans une récente discussion à la Chambre, mon honorable ami a été assez bon pour faire quelques extraits de l'exposé que j'avais présenté comme le coût du chemin de fer et a déclaré que c'était un " exposé monstrueux " ou quelque phrase analogue et je crois qu'il est bon d'examiner un peu le coût de cette voie ferrée et les vues du ministre à son sujet. Quelle position prenons-nous au sujet de la dépense de ce chemin de fer ? D'abord nous constatons que si le ministre des Finances a estimé la dépense de la voie, de Winnipeg à Moncton, à $51,300,000, il est maintenant admis par le ministre des Chemins de fer et le ministre des Finances que, sans prendre en considération l'intérêt, les terminus ou toute autre chose à l'exception du simple coût de la voie, la somme s'élèverait à $114,500,000. J'admets que ce soit la somme que le pays aura à payer pour cette voie ferrée, parce que quelqu'un doit payer pour ce chemin de fer et autant que je puis le croire personne ne le paiera, si ce n'est les citoyens de ce pays. Le ministre des Finances dit que c'est une erreur complète et un exposé monstrueux à présenter au peuple du Canada. Pour ne pas commettre d'injustice à son égard, je me servirai de ses propres paroles :

Je dirai immédiatement que c'est faire un exposé monstrueux que de citer cette somme comme représentant le coût du chemin de fer pour le Canada.

Et il termine sa phrase en disant :

Par conséquent vous devez rayer complètement cette somme.

Examinons cela un moment. En étudiant la dépense du Transcontinental, vous devez effacer cet item entièrement. Que s'ensuit-il ? Il s'ensuit que cela ne fait pas la moindre différence au pays si la route coûte $51,300,000 comme le dit le ministre des Finances ou $114,500,000 la vraie dépense en réalité. Allons plus loin, si vous faites disparaître entièrement cet item ainsi que le prétend le ministre des Finances alors cela ne fait pas la moindre différence à la population de ce pays si le chemin de fer coûte $250,000,000 et toute enquête dans les accusations du major Hodgins ou les plaintes du Grand-Tronc-Pacifique sont complètement inutiles. Quelqu'un pourrait-il s'imaginer que dans la bouche du ministre des Finances du Canada, ces paroles étaient sérieuses. On pourrait s'imaginer qu'un tel langage ne pourrait être que celui d'une personne qui parle absolument sans s'inquiéter de la portée de ses paroles et ne se souciant absolument pas de la responsabilité qu'elles peuvent comporter. Mais mon honorable ami est allé plus loin. Il a dit que l'intérêt sur la construction devait être rayé pour le même motif. Il s'ensuit donc nécessairement que cela ne fait pas la moindre différence à la population de ce pays, de payer 10 p. 100 ou 3 p. 100 sur le coût de la construction. Le ministre des Finances ou quelqu'un d'autre s'imagine-t-il que la population du Canada peut être trompée par un argument de ce genre ? Je suis de l'avis d'un grand nombre de députés de l'opposition qui prétendent qu'en établissant le coût du Transcontinental-National à environ $192,000,000 je l'ai estimé à un trop bas prix et que, lorsque le public canadien recevra la note à payer, il trouvera que le montant que j'ai cité, et qu'avec beaucoup de raison l'honorable député de Toronto-nord dit n'être qu'une évaluation, il trouvera, dis-je, que le prix est bien au-dessous de la réalité.

C'est, monsieur l'Orateur, une situation plutôt grave en face de laquelle se trouve aujourd'hui le peuple canadien. Mon honorable ami se targue de ses revenus. Permettez-moi de lire un ou deux paragraphes de l'"Economist" de Londres, auquel j'ai fait allusion il y a un instant. Après avoir parlé des tentatives qui ont été faites pour coloniser ces parties du Grand-Nord, de ce pays, l'"Economist" s'exprime ainsi :

La tendance est de pousser les lignes de chemin de fer de plus en plus au nord, dans les immensités qui s'étendent au-dessus de la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique dans Ontario, Québec et la Colombie-Anglaise, où le développement du pays, même dans les circonstances les plus favorables, sera naturellement lent; et il existe actuellement un projet qui tend à envahir le Labrador et

l'Ungava. Les prix plus élevés que nous devons payer pour l'argent, en Angleterre, peuvent détourner les gouvernements fédéral et provinciaux, de voter des subventions en argent, pour de semblables projets, mais quelques-uns d'entre eux sont assurés d'obtenir des garanties qui deviendront bientôt embarrassantes.

Mon honorable ami le ministre des Finances a écarté d'un geste les responsabilités que le pays a prises et qu'il se propose de prendre au sujet des garanties de ces grandes entreprises. Ce ne sont pas là les vues de ce grand journal financier qui déclare que ces garanties pourraient bien devenir embarrassantes. Le ministre des Finances a une conception tout autre et des vues complètement différentes de celles qui sont adoptées par ce garnd journal financier au sujet de cet état de nos affaires. Le même article continue et dit :

Désormais, il se peut que nous ayons quelque ennui avec la partie du Grand-Tronc-Pacifique qui appartient au Gouvernement. Beaucoup de députés au Parlement sont d'avis que la compagnie qui a consenti à payer un loyer annuel égal à 3 p. 100 de la dépense faite sur cette division de la ligne, sera obligée de revenir sur cette convention. Elle ne commence pas à payer de loyer avant un certain délai, après l'achèvement définitif de la voie, mais des explorations récentes ont révélé qu'il n'y avait pas de grandes richesses minérales ou forestières le long de la voie entre Winnipeg et Québec, et la division de Québec à Moncton peut à peine être présentée comme rémunératrice étant donnée la concurrence de l'Intercolonial, une ligne de l'Etat, qui peut à peine payer ses dépenses d'exploitation. De tout côté, on pense que le Gouvernement aurait dû se contenter des plans originaux de la compagnie, pour commencer la ligne à North-Bay et aller jusqu'au Pacifique. North-Bay était le véritable point terminus du Grand-Tronc. Malheureusement le Gouvernement a dû s'incliner devant des exigences régionales ou de parti.

Tels sont les commentaires d'un grand journal financier sur l'administration du ministre des Finances qui, aujourd'hui, s'est vanté que son gouvernement n'avait jamais été obligé de s'incliner devant des préjugés sectaires. L'article dit ensuite :

La compagnie, naturellement, avait l'intention de s'en tenir honorablement à son accord, mais les circonstances peuvent la forcer de demander à être débarrassée de cette étendue de 1,000 milles, de Moncton à North-Bay—telle est du moins l'impression dominante, auquel cas le Canada aurait sur le dos un autre éléphant blanc. Pourtant je dois dire que c'est une question que l'avenir réglera. J'en fais mention uniquement pour affirmer cet argument que nous ferions mieux d'aller lentement et de laisser ce qui reste des régions éloignées du nord sans les coloniser, jusqu'à ce que nous ayons rempli les obligations directes ou occasionnelles, que nous avons contractées au bénéfice des autres régions du Canada.

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami voudra-t-il bien me faire passer le journal ?

M. BORDEN.

M. R. L. BORDEN : Certainement. Je crois que cet article a été écrit par une personnalité qui a été pendant les dix dernières années, assez remarquablement en contact. . .

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député a déclaré que c'étaient là les commentaires d'un grand journal financier et il a donné l'impression que cet exposé venait de l'éditeur. Je n'ai pas ouvert le journal, mais je ne crois pas du tout que cet article ait été écrit par l'éditeur.

M. R. L. BORDEN : Il est du correspondant de ce journal à Ottawa.

L'hon. M. FIELDING : Je prends note de ces paroles ; l'honorable député a parlé des commentaires d'un grand journal anglais et il a fait connaître à la Chambre un article d'un correspondant en le donnant comme une étude de l' " Economist " de Londres.

M. R. L. BORDEN : Ce sont les commentaires trouvés dans les colonnes de ce grand journal financier et des aperçus d'un correspondant d'Ottawa qui a eu des rapports très suivis avec le Gouvernement ; il annonce précisément dans cet article que le Gouvernement se propose d'entreprendre la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et il a écrit l'article à un moment où le Gouvernement avait l'intention d'entreprendre la construction de cette voie ferrée et de la commencer durant cette session.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député n'a pas dit que l'article venait d'un correspondant, il a dit que c'étaient les commentaires de ce grand journal financier de Londres et ce ne fut que lorsque je lui eus demandé de me faire passer le journal, qu'il a fait allusion au correspondant.

M. R. L. BORDEN : L'article était à la disposition de l'honorable ministre à tout moment pendant son discours et je dis que ce sont les commentaires du journal auquel j'ai fait allusion, qui se trouvent dans ces colonnes.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député sait très bien que ce n'est pas exact, qu'il y a une différence énorme entre le poids d'un commentaire d'un journal et celui d'un correspondant. Je n'émets aucun avis pour dire que le correspondant a raison ou non, l'article éditorial d'un grand journal est une chose, l'opinion d'un correspondant en est une autre.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami semble connaître très bien ce correspondant. Je ne sais pas si c'est quelqu'un qui était en rapports directs avec l'honorable ministre qui a rédigé cet écrit.

L'hon. M. FIELDING : Pas que je sache.

M. R. L. BORDEN : Je crois savoir que l'auteur a été en rapports immédiats avec

le Gouvernement pendant ces dix dernières années. On sait parfaitement qu'il était en assez bons termes avec le Gouvernement pour savoir qu'il avait l'intention de construire immédiatement le chemin de fer de la baie d'Hudson, bien que cette intention semble avoir été modifiée considérablement dans les deux ou trois dernières semaines.

M. CONMEE : L'honorable député est-il du même avis que l'article ?

M. R. L. BORDEN : De quelle partie parlez-vous ?

M. CONMEE : De l'article tout entier. Par exemple, l'honorable député est-il d'opinion que le chemin de fer aurait dû être construit jusqu'à North-Bay et pas plus loin ?

M. R. L. BORDEN : Je lirai quelques parties de l'article avec lesquelles je suis d'accord.

M. TALBOT : M. Farrer est payé par le Pacifique-Canadien.

M. R. L. BORDEN : Je m'imaginais que M. Farrer était beaucoup plus l'ami du Gouvernement que du Pacifique-Canadien, mais mon honorable ami avec ses renseignements supérieurs me reprendra sur ce point sans aucun doute.

En déduisant ce qui a déjà été dépensé par le Gouvernement sur cette partie du Grand-Tronc-Pacifique, c'est un total de pas moins de $200,000,000 que l'on devra trouver avant longtemps à Londres, pour ne rien dire des sommes considérables d'emprunts canadiens, qui seront bientôt dues ou de la nécessité probable d'emprunter pour d'autres besoins, maintenant que la période des revenus florissants est passée.

Je suis d'accord avec cela. Qu'en dit l'honorable député de Rainy-River ? Est-il d'accord avec ce qui vient d'être dit ?

M. CONMEE : Non.

M. R. L. BORDEN : Avec quelle partie de l'article mon honorable ami n'est-il pas d'accord ?

M. CONMEE : Je diffère avec l'article entier.

M. R. L. BORDEN : Si l'on ne doit pas emprunter à Londres ou ailleurs $200,000,000, combien doit-on trouver à Londres ou autre part ? Mon honorable ami ne répond pas, il ne me paraît pas capable de donner des explications sur les points avec lesquels il est en désaccord.

M. CONMEE : J'attends la réponse de mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : Si mon honorable ami veut bien regarder le hansard de 1903 et de 1904, il trouvera exactement ce que je pensais alors et ce que je pense maintenant à ce sujet. Je suis prêt à répéter ce que j'ai dit alors. Voici une autre partie de l'article qui porte l'en-tête suivant :

De notre correspondant d'Ottawa.

De celui dont l'identité a été découverte par l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot).

On est obligé d'avouer que c'est une vue déconcertante. Au lieu d'économiser le Gouvernement est obligé d'augmenter la dette et les dépenses en vue d'arrêter l'affaissement—c'est toujours une politique hasardée.

L'honorable député (M. Conmee) ne croit-il pas que c'est une politique dangereuse. Et ainsi de suite tout le long de l'article. J'en ai déjà fait des extraits pour le hansard et je dis que c'est un commentaire frappant, au cours de la politique financière adoptée par le Gouvernement dans les dix ou douze dernières années. et il est fait, si l'on doit en croire l'honorable député de Bellechasse, par un écrivain qui n'a jamais été regardé comme hostile au parti au pouvoir.

M. TALBOT : Je pense que le ballon est percé et qu'il éclate.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), a fait à la Chambre un exposé complet de la situation. Le ministre des Finances n'a pas essayé de répondre aux parties de cet exposé qui ont le plus d'importance et le plus de valeur. Elles signalent d'abord l'augmentation rapide de la dépense dans ce pays; en second lieu la tendance de l'administration d'accroître cette dépense encore plus, au moment où les revenus décroissent ; troisièmement l'exposé signale la nécessité immédiate de faire face sur le marché de Londres à des emprunts de $200,000,000 ou $300,000,000, pendant les futures trois ou quatre années.

Toutes ces parties importantes de l'exposé de l'honorable député de Toronto-nord n'ont pas été saisies par le ministre des Finances qui n'a pas répondu un mot malgré les paroles significatives et qui donnent à penser pour l'avenir, contenues dans l'article que j'ai lu ici ce soir et qui prouvent que c'est une question qui attire l'attention des financiers sur les grands marchés monétaires du monde, bien qu'elle n'attire pas celle du gouvernement du Canada. Je pense qu'il était bon de faire connaître à la Chambre ces considérations au moment où la session va se terminer et quand nous pouvons avoir une idée du montant des dépenses proposées par le Gouvernement. Je dis donc que dans ces circonstances, quiconque dans cette Chambre lit la résolution et prend à cœur l'énormité des chiffres de la dépense et l'augmentation nécessaire de la dette telles qu'elles sont indiquées dans la résolution, ne peut pas croire qu'il remplit son devoir en votant contre la résolution présentée.

M. TAYLOR : Je veux dire un mot en réponse à une déclaration qui a été faite par le ministre des Finances et qui me concerne. Je suis persuadé que le ministre n'a

pas voulu dénaturer exprès mes paroles et qu'il doit avoir fait cette déclaration par ouï-dire, en s'appuyant sur le récit de quelque personne qui se trouvait en Chambre quand la discussion a eu lieu. S'il avait pris la peine de lire le hansard, il n'aurait pas parlé ainsi et je crois que lorsqu'il a fait cette déclaration à mon sujet, il aurait pu faire la même affirmation à l'égard des honorables députés de ce côté-ci de la Chambre, auxquels il faisait allusion. Je veux lire pour son bénéfice personnel, ce qui s'est passé. Nous discutions les crédits de la milice, et voici ce que j'ai dit :

M. TAYLOR: On peut penser avec justice que ces dépôts d'armes coûteront environ $10,000 chacun. Par conséquent ce crédit de $50,000 suffira pour en construire 10.

Le ministre de la Milice avait un crédit dans le budget de $50,000 pour les dépôts d'armes. J'y faisais allusion :

J'aimerais à savoir où le ministre va les construire. Je dois lui rappeler que l'on doit mettre Gananoque dans une aussi bonne situation que le Gouvernement l'a trouvée quand il a pris le pouvoir. Nous avons à Gananoque une batterie et une compagnie de carabiners. Quand ce Gouvernement est venu au pouvoir nous avions une salle d'exercice et un dépôt d'arme, mais le Gouvernement a pensé qu'il était bon de les démolir et d'acheter un autre emplacement.

Et le Gouvernement avait promis de construire un autre dépôt d'armes à sa place. Il y a de cela onze ans et rien n'a été fait. J'ai demandé qu'une somme de $10,000 à même celle de $50,000 qu'on allait employer à la construction des dépôts d'armes, puisse être utilisée pour remplir la promesse que le Gouvernement avait faite de reconstruire à Gananoque le dépôt d'armes qu'on avait démoli. Mais cette promesse, comme toutes les autres, n'a pas été remplie. On a pris les $50,000 pour faire des constructions dans les circonscriptions électorales des partisans et on a négligé de remplir la promesse qui avait été faite à Gananoque. L'honorable ministre dit que j'ai fait une demande en vue de dépenser l'argent du public. J'ai demandé que l'on tînt la promesse qui avait été faite. Au cours du débat, voici les paroles qui ont été échangées :

M. TAYLOR: Qu'avez-vous l'intention de faire pour mettre à exécution votre promesse à Gananoque?

Sir FREDERICK BORDEN: Je mettrai cela sur la liste quand je retournerai ce matin à mon bureau.

M. TAYLOR: Gananoque devrait être la première sur la liste parce que nous avions une salle d'exercice et un dépôt d'armes que le ministre a fait démolir. Il a acheté un terrain mais il n'a pas donné d'arsenal aux troupiers depuis lors.

Le ministre déclare que c'est là une demande en vue d'une dépense d'argent public. J'ai demandé au Gouvernement de tenir sa promesse et de remplacer le dépôt d'armes qui avait été démoli et le ministre a reconnu le bien fondé de la demande.

M. L. C. OWEN (Northumberland-est) : Je désire faire enregistrer ma désapprobation de ce que je dois appeler une dépense extraordinaire et injustifiable de l'argent public par le Gouvernement qui détient le pouvoir. Mon nom a été cité ce soir comme ayant demandé un quai pour le village de Brighton. Je suis en droit de le demander. Je n'ai pas demandé un quai là où il n'y a pas d'eau. Je n'ai pas demandé un quai dans un lac de l'intérieur. Je n'ai pas demandé un quai qui pourrait être transformé en un pont pendant la construction. Je n'ai pas demandé un quai qui doit coûter $13,000, pour un petit village du lac Huron où les revenus de la poste sont de $16.14 par année.

J'ai demandé un quai là où on en a réellement besoin, dans l'intérêt du public, et je dis que c'est une honte et une disgrâce pour le gouvernement au pouvoir de ne pas avoir construit un quai à Brighton. C'est un village de 1800 habitants avec un commerce prospère. J'ai signalé ce besoin publiquement à la Chambre. Je ne me suis pas rendu en cachette chez le ministre, mais j'y suis allé avec une députation qui lui a exposé le question, et j'ai donné à entendre à cette députation que quelque chose serait fait. Je comptais réellement que l'on placerait dans le budget supplémentaire un item pour un quai au village de Brighton. Je suis surpris que cet item n'ait pas été présenté parce que le ministre des Travaux publics a déclaré en Chambre que son principe était de dépenser de l'argent dans les endroits où le besoin s'en faisait sentir. Je ne peux pas croire que ce soit là sa politique parce qu'il ne l'a pas appliquée dans le cas du village de Brighton.

On pourrait à peine croire que le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et le ministre des Finances (M. Fielding) assistaient à cette grande convention de réforme qui a été tenue à Ottawa, en 1893. Ils étaient extraordinairement effrayés à cette époque de ce qu'ils appelaient les grandes dépenses—évaluées alors à environ $42,000,000. Si je me souviens bien des discours du premier ministre pendant la campagne de 1896, dans la province d'Ontario il disait au peuple qu'il était très alarmé des dépenses annuelles et il promettait que si son parti pouvait prendre les rênes du pouvoir, il réduirait les dépenses annuelles de $2,000,000 ou de $3,000,000. Je crois que le public est surpris de ce que fait le très honorable premier ministre. S'il était alarmé en 1896, la population est alarmée maintenant. J'ai raison de dire qu'aucun parlementaire, quelle que soit la durée de son séjour en Chambre, n'a jamais vu faire avec autant d'entêtement des dépenses ruineuses à même l'argent pu-

blic, comme celles dont nous avons été témoins à cette session. Je ne suis pas un de ceux qui n'ont pas confiance dans le développement de ce pays. Je crois qu'il faut dépenser de l'argent pour développer le Canada, mais je ne crois pas aux dépenses inutiles. On a prouvé dans cette Chambre, mainte et mainte fois que l'argent a été dépensé non pas dans les intérêts les meilleurs de la population de ce pays, mais surtout dans l'intérêt des intermédiaires. Comme un honorable député l'a dit ce soir, nous avons des intermédiaires qui frappent aux portes de tous les départements et chacun d'eux a vu ses désirs exaucés. Ce n'est pas là dépenser l'argent dans l'intérêt du public, et je proteste contre des dépenses aussi extravagantes et aussi ruineuses.

M. SPROULE : Le ministre des Finances (M. Fielding) parlant de la correspondance de l' " Economist " a tenté de faire croire à la Chambre qu'il y avait une grande différence entre un correspondant occasionnel et l'éditeur responsable d'un journal. Mais cet article n'a pas été écrit par un correspondant occasionnel. Je l'ai sous les yeux, et il porte en tête les mots " de notre correspondant ". Il n'est pas signé, mais il est accepté par le journal comme exprimant les idées de ce journal. Il a tout le poids d'un article éditorial de ce journal.

(L'amendement présenté par l'honorable M. Foster est déclaré rejeté par le même vote que le dernier enregistré.)

M. A. C. BOYCE : Avant que vous ne quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux sur une question du plus grand intérêt pour ma circonscription d'Algoma-ouest, question dont j'ai donné avis il y a une semaine, mais qui n'a pu être présentée plus tôt à la Chambre en raison d'un malentendu qui s'est produit à ce sujet. J'en parle ce soir parce qu'une dépêche du Sault-Sainte-Marie, dans un journal de Toronto, arrivé ce soir, dit que les laminoirs de la société du lac Supérieur ont été fermés cet après-midi pour une période de temps indéfinie. Une déclaration officielle a été faite, disant que le motif de la fermeture était le manque de commandes et la rareté du minerai pour entretenir les hauts-fourneaux. Je voudrais donc attirer l'attention du ministre sur l'état de choses relatif à ces usines. Il y a quelque temps, les usines du Sault-Sainte-Marie ont été obligées de fermer par suite du manque de commandes. Depuis lors, le travail a été repris, mais de nouveau, malheureusement, les commandes n'ont pas été d'une importance suffisante pour permettre la continuation des travaux et les laminoirs ont dû être encore fermés. Maintenant, comme conséquence de cette cessation des travaux au Sault-Sainte-Marie, des rumeurs très inquiétantes se sont répandues au sujet de l'importation de rails d'acier des Etats-Unis pour une de nos plus importantes compagnies de chemins de fer.

A ce sujet, permettez-moi d'attirer l'attention du ministre sur l'article 37 de la loi concernant le Transcontinental-National qui exige que la compagnie achète son matériel et ses fournitures pour la construction de la division ouest et l'outillage du chemin de fer, des marchands canadiens quand ces productions peuvent se trouver au Canada et quand les fournitures peuvent être achetées en quantités désirables, de même qualité et à des conditions également avantageuses. L'article 42 de la même loi déclare que cette entente est faite expressément pour encourager le développement de l'industrie au Canada. Pourtant nous apprenons que des commandes importantes de rails pour la construction de la division ouest du Grand-Tronc-Pacifique, c'est-à-dire la portion qui doit être construite par la compagnie elle-même, ont été faites à des fabricants des Etats-Unis pour une telle quantité, qu'elles privent les producteurs canadiens des bénéfices qu'ils devraient recevoir, en violation évidente de l'entente établie et dont je viens de parler immédiatement. Je cite un passage de la " Railway Engineering Review " de Chicago :

> Le ministre de l'Intérieur a fait connaître le tableau des besoins de rails du Grand-Tronc-Pacifique pour la construction de cinq sections du nouveau Transcontinental canadien actuellement en construction. Le montant total s'élève à 267,840 tonnes de rails d'acier. Sur ce total 230,371 ont été achetés de la " Dominion Iron and Steel Company ", à Sydney (N.-E.), à l'" Algoma Iron and Steel Company ", au Sault-Saint-Marie, et à la " United States Steel Corporation ".

On a attiré aussi mon attention sur le fait que de grandes importations de rails d'acier pour la construction de la division ouest avaient été commandées à des sociétés américaines, en plus de ces quantités. Les journaux de Pittsburg et de Détroit disent que des commandes importantes ont été faites par le Grand-Tronc-Pacifique à des sociétés de Pittsburg pour la construction de la division ouest, et qu'à l'exception de quelques commandes faites à la Dominion Steel Company et à l'Algoma Steel Company, tous les rails qui doivent être posés sur la division ouest de cette voie ferrée, seront de fabrication américaine. Naturellement, je ne donne pas cela comme un renseignement personnel ; mais je dis simplement que l'information se trouve dans les journaux de Pittsburg au sujet de l'importation de ces rails.

Le " Free Press " de Détroit a fait également une déclaration semblable. En supposant un moment qu'il n'y ait rien de vrai, soit dans la nouvelle donnée par l' " Engineering Review " soit par les journaux de Pittsburg et de Détroit, ce qu'ils disent est reconnu exact par des personnes intéressées

dans l'industrie de l'acier au Canada. Alors, nous devons examiner les conditions imposées dans le contrat à l'article 37, au sujet des classes de matériaux et je recommande à l'examen du ministre des Chemins de fer et des Canaux, au sujet de la qualité des rails d'acier des Etats-Unis, un article qui a paru dans le " Canadian Journal of Commerce " le 12 juin dernier. C'est plutôt une citation empruntée au " Standard of Empire " :

Le " Standard of Empire " qui vise à être l'organe de la " Greater Britain " contient l'article suivant au sujet des rails d'acier des Etats-Unis. On remarquera, en passant, que le journal impérialiste ne fait aucun effort pour établir une différence entre les Etats-Unis et l'Amérique, bien qu'il faille être au courant du fait qu'il existe sur le continent américain une partie assez importante de la Greater-Britain avec d'autres pays:

La baisse sérieuse qui s'est produite dans les exportations de rails américains en beaucoup de pays où jusqu'ici ils avaient trouvé une marché bien disposé, à jeté la consternation et le désespoir dans les compagnies américaines d'acier. En Europe, les rails américains ont été rejetés. Pour parler avec exactitude, pendant plus de la moitié de l'an dernier, la valeur des rails américains importés dans tous les pays d'Europe, a été inférieure à 1 p. 100 du montant importé durant la période correspondante de l'année précédente. Pendant la même période les importations de rails américains au Canada, sont tombés de £268,8885 à £56,580. Cette perte de 80 p. 100 est encore plus significative quand nous pensons qu'en raison du voisinage entre le Canada et les Etats-Unis les maisons américaines ont un immense avantage sur toute autre usine. Dans d'autres possessions britanniques ou dans des pays étrangers, les Américains ont souffert plus ou moins sérieusement. Ainsi une longue et effrayante liste d'accidents a fait enfin connaître au monde le fait que l'acier basique déversé avec tant d'abondance dans différents pays, est sans aucune valeur pour les besoins des chemins de fer. Ce n'est pas étonnant que dans le simple chargement ordinaire des rails américains quelques-uns se soient souvent fait briser en deux et qu'ils aient perdu toute leur forme après quelques semaines de service sur les lignes où le trafic est loin d'être abondant. On reconnaît maintenant que les défauts ne sont pas seulement dûs au procédé inhérent au mauvais système de laminoir et aux méthodes négligées des industriels américains, mais au fait aussi que les fabricants ne mettent pas de côté le métal défectueux dans leur coulée. Comme conséquence il s'est produit un courant d'opinion contraire et favorable à l'acier produit dans les fourneaux ouverts.

Quelle que puisse être la valeur de cet article, je ne veux pas faire autre chose que d'attirer l'attention du ministre sur cette partie qui traite de la convenance de l'emploi des rails d'acier des Etats-Unis. Il existe au Sault-Sainte-Marie une industrie qui est capable de produire des rails d'acier d'un travail et d'une durée remarquables. Je pense que la plupart des chemins de fer au Canada les ont utilisés. Le prix d'achat,

M. BOYCE.

comme le ministre l'a dit en réponse à une question posée en Chambre, est égal à celui des autres rails manufacturés et il n'y a aucun motif pour accorder une préférence aux maisons américaines plutôt qu'aux usines canadiennes pour la fourniture de ces rails d'acier pour cette grande voie ferrée, pourvu que les conditions restent, d'après la clause du contrat, les mêmes qu'elles sont aux Etats-Unis, quant au prix, au travail et à la durée du service. Je désire aussi attirer l'attention du ministre sur une déclaration qui a été faite dernièrement par l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson), établissant le montant de l'importation au Canada de fer et d'acier pour les rails, et sous d'autres formes, durant l'année financière terminée le 31 mars 1908. Parmi les item mentionnés dans la réponse, vous trouverez ceux-ci :

Barres ou rails de fer et d'acier, pour les chemins de fer.. ..	$ 1,278,084
Fer en gueuse..	3,388,665
Autres fournitures en acier.. ..	5,417,860
Total..	$10,084,609

Il se peut que le ministre connaisse les sociétés qui font ces importations mais on ne doit pas oublier le fait qu'il y a et qu'il y a eu un grand nombre d'importations de rails d'acier venant des Etats-Unis dont quelques-unes au moins ont été spécialement faites pour l'usage de la division ouest du Grand-Tronc-Pacifique. Permettez-moi de rappeler au ministre, pour établir un contraste, la déclaration de sir Thomas Shaughnessy, président du Pacifique-Canadien, dans le fameux discours qu'il a prononcé à Toronto il n'y a pas très longtemps au moment de l'inauguration de l'ouverture de la ligne de Toronto à Sudbury, discours dans lequel il a dit que chaque rail, chaque clou, chaque pont, chaque traverse, chaque wagon et chaque locomotive, provenaient de l'industrie canadienne et que le travail et la qualité du produit de la main-d'œuvre canadienne était égaux aux meilleurs produits. Je sais que je n'ai pas besoin d'insister auprès du ministre et de la Chambre pour faire connaître les conditions qui existent au Sault-Sainte-Marie, en Nouvelle-Ecosse, et à Port-Arthur au sujet d'un grand nombre d'industries du fer et de l'acier, dans lesquelles une somme importante de capitaux canadiens, américains et anglais sont employés. Je veux demander au ministre de prendre en considération très sérieuse ces questions et de faire ce qu'il peut pour montrer l'esprit canadien qui devrait l'inspirer et qui peut-être l'inspirera pour exiger que les termes du contrat intervenu entre la compagnie et le Gouvernement, soient maintenus strictement, suivant l'esprit et la lettre, pour que nos industries canadiennes obtiennent le bénéfice complet du travail de la construction de cette grande route et que tous les matériaux et les fournitures qui sont produits par l'industrie canadienne,

soient utilisés dans la construction de ce chemin de fer, pourvu que les conditions auxquelles on peut les obtenir soient conformes aux termes établis dans l'article 37 du contrat auquel je renvoie le ministre. Ce n'est pas demander une chose injuste. La lecture de ces informations créé un sentiment qui enlève toute tranquilité et qui alarme sérieusement les ouvriers du fer et de l'acier. Quand comme couronnement, vous voyez se fermer la compagnie du Sault et l'Algoma Steel deux fois en deux mois par suite du manque de commandes et quand les producteurs de fer en gueuse à Port-Arthur sont obligés de chômer pendant que dans le même temps nous constatons ces énormes importations des Etats-Unis cela devient une question qui réclame la considération sérieuse du ministre et j'ai toute confiance qu'elle la recevra.

J'espère qu'il comprendra que je porte cette question à son attention et à celle de la Chambre dans un esprit d'équité et avec le désir de voir rendre complète justice aux Canadiens et aux industries canadiennes et de faire que le Canada obtienne, en vue du développement de son industrie, le bénéfice complet de l'agrément intervenu avec le Gouvernement pour la construction du Transcontinental.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : La question que mon honorable ami a soulevée est une de celles qui ont une grande importance pour le Canada, et je pense qu'il voudra bien me croire quand je lui dirai que j'ai toujours pris le plus profond intérêt à l'industrie du Sault. Avant de faire partie de cette Chambre et quand j'exerçais mon activité dans une autre sphère, je me suis occupé énormément et j'ai fait ce que j'ai pu pour que cette importante industrie fut conservée et maintenue au bénéfice du peuple canadien. Bien que, à l'heure actuelle, les conditions ne soient pas ce que je voudrais qu'elles fussent, j'ai pourtant foi dans l'industrie du Sault et nous voulons accorder la plus grande somme possible de commandes pour ses produits. Nous avons deux de ces industries au Canada, une à Sydney, et l'autre au Sault. Je suis persuadé que si mon honorable ami veut consulter les personnes qui sont intéressées dans l'industrie du Sault, elles lui diront que ce gouvernement a témoigné sa sollicitude pour cette industrie, d'une manière absolument pratique. En deux occasions, au moins, depuis que je dirige le ministère des Chemins de fer, nous nous sommes efforcés d'accorder à l'industrie du Sault des facilités, faute desquelles, l'exploitation eut été moins facile. Je crois avec mon honorable ami, que les rails d'acier fabriqués à Sydney et au Sault-Sainte-Marie, sont aussi bons qu'aucun de ceux que l'on fabrique sur le continent. Je suis complètement d'accord avec lui sur ce point. Je n'admets pas toutefois ce que dit l'article lu par mon honorable ami, lorsqu'il affirme que les rails d'acier fabriqués aux Etats-Unis sont inférieurs, parce que je sais que l'on fabrique dans ce pays des rails d'une grande valeur. J'entrerai en communication avec le président ou le directeur-gérant du Grand-Tronc-Pacifique pour savoir s'il y a quelque vérité dans le rapport que des commandes de rails ont été données aux fabricants américains. Je désire faire tout ce que je pourrai pour que les rails utilisés dans la construction du chemin de fer transcontinental, soient fabriqués au Canada.

CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : C'est la dernière occasion que j'aurai de demander au ministre des Chemins de fer et des Canaux ce que je lui ai demandé une ou deux fois, à savoir, s'il lui a été possible de trouver le rapport de l'ingénieur envoyé en inspection sur la ligne du Canadian-Northern, entre Irwood et la Mission-du-Pas ?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : J'ai déposé hier sur le pupitre de mon honorable ami le rapport de l'ingénieur daté de février dernier, et c'est le seul rapport que nous ayons au ministère.

M. LAKE : L'automne dernier, j'ai rencontré une personne sur la ligne du Canadian-Northern et elle m'a dit qu'elle avait été chargée par le Gouvernement de voyager sur cette route et elle m'a fait une description assez complète de son voyage.

L'hon. M. GRAHAM : Il s'agit peut-être du même rapport ; était-ce M. McArthur ?

M. LAKE : Non, c'était M. Paradis. Il m'a fait une description graphique de son voyage comme il l'aurait fait à un vieil ami, car je le connais depuis nombre d'années, et il m'a dit que la terre était marécageuse et qu'on ne pourrait pas faire du transport sur cette ligne pendant l'été tant que la région n'aurait pas été complètement drainée. Il m'a dit qu'un wagonet à mains était le véhicule le plus lourd que l'on pût faire circuler sur la ligne et qu'on avait placé les rails de telle façon que lorsque la gelée viendrait, on pourrait transporter un train de matériaux. Le rapport auquel le ministre fait allusion a été fait par une personne qui est allée là après la gelée et quand il y avait un pied de neige sur le sol. Je voudrais savoir s'il est possible qu'une subvention de 12,000 acres par mille, que le ministre de l'Intérieur dit avoir été choisie dans l'ouest de la Saskatchewan, peut être accordée à un chemin de fer pareil.

CANAL DE BEAUHARNOIS—SYNDICAT ROBERT.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Comme c'est la dernière occasion que nous

aurons de poser des questions au Gouvernement, je voudrais demander au ministre des Chemins de fer de me donner l'information qu'il m'avait promise au sujet de la situation actuelle du bail consenti au syndicat Robert.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : J'avais une copie du bail hier soir en Chambre.

M. BERGERON : J'ai eu le bail en main après sa signature, mais je désire savoir ce qui a été fait à son sujet. Le syndicat Robert a-t-il payé ce qu'il devait au Gouvernement et remplit-il les conditions de son bail ? Une compagnie appelée Canadian Light and Power Company propose à la ville de Montréal de l'éclairer, et cette compagnie est supposée être tout simplement le syndicat Robert sous un autre nom. Si j'en juge par les conditions de son bail, le syndicat Robert ne peut s'amalgamer avec la Montreal Light, Heat and Power Company, suivant l'article 16 du bail. Le contrat est très explicite sur ce point et je voudrais savoir si le ministre des Chemins de fer a reçu avis de quelque changement ?

L'hon. M. GRAHAM : Je demanderai des renseignements pour mon honorable ami (M. Bergeron), sur ce que stipule le contrat à ce propos ?

M. BERGERON : Afin de protéger la population de Montréal contre le monopole, l'article 16 du bail dit : le syndicat Robert ne pourra s'amalgamer avec la Montreal Light, Heat and Power Company, et on suppose communément à Montréal que la Canadian Light and Power Company, qui négocie avec le conseil de ville est en réalité le syndicat Robert. Je ne crois pas que l'on pourrait agir ainsi sans l'autorisation du ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM : Je ne le pense pas. Si le contrat dit que la compagnie ne s'amalgamera pas avec une certaine compagnie, cela comprend qu'elle ne pourra pas le faire avec quelqu'autre compagnie, mais, quoiqu'il en soit, je pense qu'on ne le ferait pas sans en avoir prévenu le département et je n'ai rien appris à ce sujet.

M. BERGERON : Le syndicat Robert ne peut s'amalgamer avec la Montreal Light, Heat and Power Company, mais la Canadian Light and Power Company le peut. Un subterfuge de ce genre serait un excès de mauvaise foi de la part du syndicat et je pense que le ministre des Chemins de fer en aurait eu connaissance.

L'hon. M. GRAHAM : Nous n'avons pas de renseignements au ministère à cet égard, mais je prendrai des informations. Le syndicat Robert a payé $6,000 et une autre somme de $6,000 est due le premier juillet. Je pense que la somme sera payée en temps voulu.

CANAL DE BRADFORD — SIMCOE-SUD.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud) : Le ministre des Chemins de fer a dit il y a quelques jours qu'il me préviendrait avant la fin de la session de ce qu'il avait l'intention de faire au sujet de la construction d'un petit canal près du village de Bradford, dans Simcoe-sud. Je serais satisfait si je pouvais dire aux personnes intéressées que le ministre des Chemins de fer a décidé de faire ce petit ouvrage.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je ne crois pas que j'aie promis à mon honorable ami que je lui dirais ce que j'avais l'intention de faire ; mais, j'ai étudié la question et j'ai trouvé que le rapport démontrait que la distance était beaucoup plus grande que mon honorable ami ne l'avait supposé.

M. LENNOX : Trois quarts de mille, n'est-ce pas ?

L'hon. M. GRAHAM : C'est environ trois fois cette distance. J'ai reçu une évaluation approximative, mais ce n'est pas possible de tabler là-dessus. Nous aurons à étudier la question à mesure que nous avancerons dans le travail du canal.

M. LENNOX : Après la session, le ministre aura peu de choses à faire et si je lui écris, voudra-t-il me répondre et me faire savoir ce qu'il entend faire ? Quand nous avons parlé de cela, il y a quelques jours, l'ingénieur en chef était malade et le ministre ne pouvait pas donner de renseignements sur cette affaire.

L'hon. M. GRAHAM : Je sais que mon honorable ami (M. Lennox) m'écrira une lettre très courtoise et s'il le fait, je lui donnerai toutes les informations qu'il me sera possible d'avoir, en réponse à sa lettre. Je ne voudrais pourtant pas m'engager à rien faire parce qu'en réalité, je ne sais pas ce que je suis en état de pouvoir dire.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU SERVICE CIVIL, VERSION FRANÇAISE.

M. BERGERON : Je désire rappeler à l'honorable leader de la Chambre que nous n'avons pas encore reçu le rapport de la commission royale sur le service civil en français, bien que, à ma connaissance, la traduction ait été envoyée à l'imprimerie depuis plusieurs mois.

L'hon. M. FIELDING : Le secrétaire d'Etat m'a informé que le délai n'était pas occasionné par l'imprimerie, mais par les traducteurs. Je suis d'avis avec mon honorable ami qu'en ce moment la version française devrait être distribuée à ceux qui en ont besoin.

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

Musée Victoria d'Ottawa.—Crédit suplémentaire, $200,000.

M. FOWLER : Dans quelle année du siècle s'attend-on avoir le musée terminé ?

L'hon. WILLIAM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Je puis dire à mon honorable ami que la construction du musée avance très rapidement. L'entrepreneur est M. Goodwin, qui, bien que le montant de son entreprise soit de $300,000 plus bas que les évaluations de l'architecte et quelque $200,000 ou $300,000 plus bas que le soumissionnaire le plus bas après lui, s'est efforcé de pousser le travail avec une très grande rapidité et en donnant au département une très grande satisfaction. J'espère qu'il aura terminé l'année prochaine la construction de l'édifice. S'il était nécessaire, et je pense qu'il sera peut-être nécessaire d'avoir une certaine quantité d'échantillons géologiques renfermés aussitôt que possible pour les préserver du feu, on pourra préparer quelque installation dans ce but même l'hiver prochain.

M. BERGERON : A-t-on acheté tous les terrains et toutes les bâtisses en vue des nouvelles constructions du Gouvernement, rue Sussex ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous sommes tombés d'accord pour l'acquisition d'un grand nombre de lots, mais pour quelques-uns, nous ne pouvons pas nous accorder, et nous allons être obligés de faire des procédures en expropriation.

M. BERGERON : Que fait-on au sujet de l'édifice Lindsay ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous n'avons pas décidé d'acheter l'édifice Lindsay. J'ai fait prendre quelques renseignements en vue de connaître le prix, mais je l'ai trouvé assez élevé.

M. SAM. HUGHES : Vous serez obligé d'en passer par là dans quelque temps.

L'hon. M. PUGSLEY : Oh ! peut-être bien dans un temps très éloigné. L'édifice Lindsay cependant n'est pas nécessaire pour les constructions du Gouvernement, que nous projetons.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

ADOPTION DU PROJET RELATIF AUX SUBVENTIONS DE CHEMINS DE FER.

Le bill (n° 215), présenté par l'honorable M. Graham, à l'effet d'accorder des subventions pour venir en aide à la construction des chemins de fer y mentionnés, est lu pour la seconde fois et la Chambre décide de l'étudier en comité.

M. R. L. BORDEN : Le bill est-il conçu de la même manière que les résolutions ?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Oui.

M. R. L. BORDEN : J'ai demandé si quelques-unes des lignes que l'on se propose de subventionner, sont maintenant en construction.

L'hon. M. GRAHAM : Je me suis efforcé de réunir tous les renseignements que j'ai pu trouver à ce sujet. Je constate que les lignes suivantes sont en partie construites ou en construction : numéros 32, 40, 43 (3 milles), 45, (une partie est construite, le reste est en construction,) 60, (une partie est en construction), 61, (une partie est en construction), 62, 65 (4 milles), 66 et 68 (en construction). Un honorable député a demandé la longueur de chacune des grandes lignes de chemin de fer. Je ne peux garantir l'exactitude des chiffres, car les subventions sont quelquefois votées sous les noms d'autres compagnies, mais mes employés ont établi les chiffres de cette manière.

	Milles.
Grand-Tronc-Pacifique..	320.9
Canadian-Northern..	202.9
Pacifique-Canadien..	270.15

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas pu obtenir ces demandes dans la matinée et conséquemment, je ne peux pas dire grand'chose à leur sujet. En jetant un coup-d'œil sur les articles que j'ai eu l'occasion d'examiner, je remarque que le numéro trente-neuf accorde une subvention au Pacifique-Canadien au sujet de 34 milles et demi. L'article 40 accorde une subvention au Pacifique-Canadien pour 123 milles. En ce qui concerne le Pacifique-Canadien, je n'ai jamais appris qu'il y eût quelques difficultés dans l'exécution de ses entreprises au sujet de la construction des lignes des embranchements. C'est une compagnie très riche et très prospère.

Les actions dépassent beaucoup le pair, elles se tiennent à 150 ou 160. Elle paye 7 p. 100, et, si je me souviens bien, ses directeurs ont ouvertement déclaré que, dans les parties populeuses du pays, l'établissement d'une voie ferrée ne devrait plus nécessiter l'aide du Gouvernement. Je vois plus loin, que, pour 123 milles de chemin que le Pacifique-Canadien va construire, les renseignements que nous fournissent les pièces produites sont bien maigres. On y dit que le chemin est déjà en cours de construction, et, si tel est le cas, je suis d'avis que la compagnie est bien capable de mener toute seule l'affaire à bonne fin. Je ne vois pas dans ces pièces de demande venant du Pacifique-Canadien. Rien ne fait voir que cette demande ait été signée, et je ne sache pas que nous soyons tenus d'accorder cette subvention, sauf pour 123 milles. L'item 68 fait mention de soixante milles du Canadian-Northern, de Hawkesbury à Ottawa, lesquels, m'a-t-on dit, sont en partie terminés. Il en est de même des subventions mentionnées aux articles 49 et 62, lesquelles sont destinées à des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique. L'item 62 se rapporte à un embranchement

qui doit relier Port-Arthur à la voie principale du Transcontinental. C'est là, à coup sûr, une partie de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, comme on peut le constater en consultant les statuts qui ont constitué en compagnie le Grand-Tronc-Pacifique (article 122 de la loi de 1903). Je lirais cet article si ce n'était que je désire économiser le temps de la Chambre ; la même observation s'applique à l'item 49 ; c'est encore une partie du Grand-Tronc-Pacifique. Je n'ai pas vu la demande qui se rapporte à cette subvention ; mais un député qui a vu les pièces me dit qu'il ne s'y trouve autre chose qu'une demande informe, venant du premier ministre lui-même (sir Wilfrid Laurier). Je ne donne pas la chose comme de moi-même, car je n'ai pas pu mettre la main sur la pièce qui m'aurait donné ce renseignement.

L'hon. M. GRAHAM : C'est tout le renseignement qu'elle donne.

M. R. L. BORDEN : Voici, par exemple, en partie comment est rédigé la demande :

Nom du chemin de fer ; un chemin de fer.
Province. Province de Québec.
Pourquoi la subvention? 200 milles.
8. De Montréal à un point sur le Transcontinental.
9.Qui fait la demande. Sir Wilfrid Laurier.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député (M. R. L. Borden) n'a pas dû oublier l'explication que j'ai donnée à ce sujet, savoir : que c'est simplement pour indiquer qu'une demande a été faite. Cette subvention a été consentie pour répondre à une des députations les plus considérables qui soient venues nous visiter au cours de cette session, laquelle a fortement insisté auprès de nous. L'apparente irrégularité que l'on trouve ici s'explique par là que nous avons simplement voulu garder trace de la chose.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pour renseignement que ce qu'il y a sur le bureau.

L'hon. M. GRAHAM : C'est vrai, mais j'ai expliqué tout cela hier soir.

M. R. L. BORDEN : J'ignorais. Il faut que j'aie été absent de la Chambre à ce moment. Ce que je veux faire observer à l'égard de ces cinq articles—les seuls que j'aie eu l'occasion d'examiner—c'est que la compagnie de chemin de fer à qui l'on se propose de payer ces subventions ne construirait pas moins sans cela ; et, à ce propos, il me sera peut-être permis de rappeler ici certaines remarques de l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux, mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson). C'est dans les Débats de 1906, page 5965 (version anglaise) que je les prends :

J'admets que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en 1903 et 1904, a demandé au Parlement l'autorisation de construire certains embranchements et d'affermer la ligne au Gouvernement. Elle demandera à être autorisée à affermer et à exploiter la ligne mère de Winnipeg à Moncton, dès que le Gouvernement l'aurait construite. Une des conditions de l'arrangement conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique, c'est que cette compagnie construira certains embranchements, et le Gouvernement entend obliger la compagnie à remplir cette condition.

Et plus loin :

La compagnie du Grand-Tronc est tenue de le construire.

Cela avait trait à une ligne aboutissant à la ville de Saint-Jean. Il en parle exactement dans le même sens que de l'autre ligne. Il était question de deux lignes d'embranchement, celles que j'ai mentionnées, et une autre qui doit pénétrer dans la ville de Saint-Jean. Il dit que le Grand-Tronc-Pacifique s'y est obligé. Après, vient ce qui suit :

M. DANIEL: En vertu de quelle charte?

M. EMMERSON: Cette obligation ressort des débats de 1903 et 1904. La compagnie est moralement tenue de construire cet embranchement, comme faisant partie de l'ensemble de l'entreprise. Elle s'est fait autoriser à construire certains embranchements.

M. CARVELL: L'honnorable ministre peut-il nous indiquer l'article de la loi qui impose cette obligation à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique?

M. EMMERSON: Je n'ai pas prétendu cela. La condition n'a pas été stipulée dans la loi, mais elle fait partie de l'arrangement de la convention ,et la compagnie est tenue de s'y conformer.

C'est ainsi que le Great-Northern envisageait l'affaire quant à ces deux lignes, car il s'agit, je suppose, de l'une et de l'autre. Je ne dis pas qu'il faille refuser toutes subventions aux chemins de fer, mais ne les accorder que si elles sont absolument nécessaires pour le développement de ce pays ; et, dans le cas où de riches compagnies de chemins de fer ont besoin d'embranchements qu'elles pourraient elles-mêmes établir sans aide de l'Etat, ou qui doivent servir de complément nécessaire à leur réseau, ou que des arrangements ou conventions avec le Gouvernement les obligent à bâtir, il me semble que c'est pousser les choses un peu loin que de subventionner de telles lignes, et, pour cela, d'épuiser nos revenus. Pour les cinq articles que j'ai mentionnés, deux subventions vont aller au Pacifique-Canadien, une au Canadian-Northern et les deux autres au Grand-Tronc-Pacifique. Je vois que l'ensemble des subventions autorisées par le projet et par la résolution dépasse quelque peu la somme de 4 millions, ce qui est un chiffre très considérable et une très sérieuse obligation que nous prenons là. Il se peut qu'en fin de compte le chemin coûte moins de $22,000 par mille, ce qui réduirait la subvention, mais le total autorisé ne va pas à moins de $4,079.000. Je ne sais trop combien d'exemples de cette sorte nous révélerait l'examen de chacune

de ces demandes. Je regrette profondément que le temps ne nous permette pas de faire cette recherche, et que les renseignements fournis soient si insuffisants de toute manière. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux serait peut-être en mesure de nous renseigner un peu sur les cinq lignes dont je parle. C'est peut-être faute de renseignements, mais il ne me semble pas que le Great-Northern soit excusable de vouloir subventionner des lignes qui, selon toute indication, se construiraient nécessairement même sans aide de l'Etat.

L'hon. M. GRAHAM : Quant aux deux lignes qui sont pour le Pacifique-Canadien, j'oublie pour l'une ce qui en est ; pour l'autre, elle est de 123 milles, et ne devra pas coûter plus de $3,200 par mille, attendu que c'est dans la région des prairies, au nord de Moosejaw. Mais, si le comité s'en souvient, l'on a au commencement de la session fortement insisté auprès du ministère des Chemins de fer et des Canaux pour qu'il engageât le Pacifique-Canadien à construire une ligne de 123 milles au nord de Moosejaw.

La raison donnée était que la compagnie avait depuis une couple d'années passé l'adjudication de cette entreprise et les gens s'étaient portés là en foule. Cette adjudication toutefois pour une raison ou pour une autre a été annulée. Apparemment, le chemin ne devait pas se construire. J'ai repris l'affaire avec des directeurs du Pacifique-Canadien, et ils m'ont annoncé qu'ils allaient procéder à construire le chemin. On voulait cependant que, si le Gouvernement devait accorder de l'aide pour cette sorte de chemin de fer, le Pacifique-Canadien fût traité comme le seraient les autres compagnies. J'ai trouvé raisonnable cette prétention, et j'ai mis le Pacifique-Canadien sur la liste. L'autre a été demandée directement par le Pacifique-Canadien même. J'ai pris les renseignements que j'ai pu, et je me suis assuré que c'était un chemin utile au public, et qui méritait qu'on l'aidât.

Quant à savoir s'il convient d'accorder de l'aide à une compagnie pour un chemin en partie construit, ou qui est sur le point de se construire, mon honorable ami pour ce qu'il dit a peut-être raison à certain point de vue ; mais ce n'est pas ce qu'en ont pensé les diverses administrations qui se sont succédé ici. Les exemples ne manquent pas, en effet, où il a été donné de l'aide pour des chemins de fer déjà construits et même déjà exploités. Quand le pays a besoin d'un chemin de fer, et qu'une compagnie, sachant que la politique du Gouvernement a toujours été d'aider la construction des chemins de fer, se met à l'œuvre, je suis porté à croire qu'il ne serait pas sage de refuser ensuite cette aide, parce que l'entreprise serait en voie d'exécution, si le chemin rend même service que d'autres à qui de l'aide est donnée. La ligne de Montréal n'est pas un chemin qui dépend du Grand-Tronc-Pacifique. La seule charte qui donne à cette compagnie le droit d'établir des lignes d'embranchement n'en parle pas.

Mais en réponse à une députation, tout ce que nous avons dit, c'est que nous examinerions s'il serait à propos d'aider l'établissement d'une ligne reliant le Transcontinental à Montréal. Jai eu bien soin de présenter les choses de cette manière. Quoi qu'il en soit, cette ligne est indispensable tant à la ville de Montréal qu'à la région environnante. Ce raccordement importe d'ailleurs au succès de l'entreprise.

Pour cette ligne que le Canadien-Northern se propose d'établir entre Montréal et Hawkesbury d'une part et, d'autre part, entre Hawkesbury et Ottawa, déjà une bonne partie du terrassement est faite ; et les remarques que je faisais tantôt, trouvent ici leur application. On a il y a quelque temps suspendu les travaux sur ce chemin. Je puis avoir tort, mais, malgré ce qu'on en dit, il devra se construire avant longtemps une autre ligne à travers le continent, sur terre canadienne, et dont celle-ci fera partie quand nous l'y aurons raccordée ; et, puisque nous avons aidé les autres lignes, il n'est que juste, je crois, d'aider également celle-ci. Partie du terrassement est déjà fait ; mais pour m'en tenir à ce que je disais il y a un instant, je suis d'avis d'accorder une subvention à cette ligne.

L'hon. M. EMMERSON : Lorsque l'autre soir il a été question d'une ligne d'embranchement qui, sur l'île du Prince-Edouard, se raccorderait à la voie principale, j'ai dit que le Gouvernement ferait bien d'abord de prendre une décision relativement aux lignes d'embranchement déjà construites et reliées au réseau de l'Etat. A cette occasion le ministre des Chemins de fer et des Canaux s'est prononcé fortement en faveur des lignes d'embranchement. Je n'ai pas besoin de rappeler ce qu'il a dit : chacun se souviendra qu'il en a parlé très favorablement, et il nous a annoncé qu'il serait fait plus tard une autre déclaration à ce sujet. Hier j'ai eu l'occasion de faire quelques remarques lorsque les résolutions sur lesquelles ce bill est fondé étaient en délibération. J'ai alors demandé quelle était l'intention du Gouvernement quant à la question générale des lignes d'embranchement. Si, en effet, je ne suis pas opposé en principe à ce que l'Etat, autant que faire se peut, aide à l'établissement des chemins de fer, il me semble cepndant qu'il faut y mettre une mesure. En outre, je crois qu'avant de trop nous avancer dans cette voie, il convient de prendre tout d'abord en considération celles de ces lignes qui sont déjà construites et qui ont reçu de ce gouvernement des secours financiers. Le

ministre des Chemins de fer nous a dit qu'il est favorable à l'idée de venir en aide à la construction de la ligne de chemin de fer qui va relier Montréal à Ottawa. La raison qu'il en donne c'est que ce bout de chemin est indubitablement appelé à faire partie d'un troisième Transcontinental. Il n'ignore pas qu'il existe déjà entre Ottawa et Montréal trois lignes de chemins de fer, deux desquelles, il est vrai, sont la propriété d'une même compagnie, et l'autre celle de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, qui a remplacé le Canada-Atlantique. Il y a là, il me semble, matière pour le Gouvernement à de sérieuses réflexions ; il convient en effet de se demander si en nous engageant dans cette voie nous ne ferions pas bien de donner la préférence aux lignes d'embranchement, et particulièrement à celles de notre propre réseau de chemin de fer. Le ministre des Chemins de fer serait disposé, et avec raison, à aider la construction du Canadien-Northern. Je n'y trouve pas à redire ; mais il me semble que le Gouvernement, au nom duquel il parle devrait surtout penser à l'Intercolonial et aux lignes qui s'y rattachent. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer avait promis à la Chambre une déclaration à cet égard, et, en réponse à une question que j'avais faite, le très honorable premier ministre nous a hier fait savoir quelle conduite le Gouvernement entendait tenir à cet égard. En principe le Gouvernement est favorable à la chose ; il juge qu'elle serait dans les intérêts du pays. Si au lieu d'appartenir à l'Etat, l'Intercolonial appartenait à une compagnie, la proposition que j'ai faite trouverait faveur ; elle est certainement dans les intérêts du pays. Voici ce que nous a dit le premier ministre :

> Nous avons étudié cette question sérieusement, mais nous n'avons pas encore pu nous résoudre à adopter cette politique. Tout en n'étant pas encore prêts à dire à mon honorable ami....

Cela se rapporte à moi...

> ....que nous adopterons cette politique, nous trouvons que c'est une question qui a besoin d'être étudiée. Il incombe au Gouvernement de faire une enquête complète dans cette affaire afin d'être en mesure de la discuter en pleine connaissance de cause à une prochaine session.

Cette déclaration peut signifier beaucoup. Elle annonce qu'une enquête sera faite, et je crois qu'on devrait faire connaître de quelle nature sera cette enquête. Le Gouvernement paraît avoir donné beaucoup d'attention à la chose ; il se rend compte qu'il est sage de bien y penser avant d'agir. Il faudra qu'il soit fait dans l'intervalle une enquête consciencieuse pour qu'à la prochaine session, ou à une autre session, nous soyons en mesure de discuter cette question. On nous demande certaines subventions, et il y a des chemins de fer qui méritent d'être aidés. Il en est assurément pour lesquels nous avons des obligations. Ceux qui sont déjà construits méritent tous d'abord notre attention, par exemple les chemins de fer que l'on a construit dans l'Est en vue de l'Intercolonial, et parce qu'ils devaient contribuer à alimenter l'Intercolonial. J'ai eu l'occasion à la dernière session de ce Parlement de rappeler à la Chambre certaines déclarations faites par sir Charles Tupper qui demandait de l'aide pour la construction de certaines de ces lignes ; il soutenait, et avec raison, qu'il était juste de subventionner ces lignes, à cause de cela qu'elles devaient contribuer à alimenter l'Intercolonial. Je ne veux pas retenir plus longtemps l'attention du comité mais on admettra généralement, je crois, que l'Intercolonial n'a pas toute l'extension qu'il faudrait. Pour qu'il donne sa pleine mesure d'utilité il sera nécessaire de faire passer sous son autorité les lignes qui peuvent lui servir et qui dans une certaine mesure lui sont tributaires. Pour le bien de cette partie du pays, il faudrait que ces lignes fussent soumises à la direction de l'Intercolonial.

Je demanderais au ministre de faire, s'il le peut, connaître au comité la nature de l'enquête que l'on se propose de faire. Je comprends parfaitement qu'avant de faire l'acquisition d'un chemin de fer, à seule fin qu'il serve à en alimenter un autre, le Gouvernement agit avec prudence en se renseignant. C'est une simple question que je fais au ministre, et j'espère qu'il pourra y répondre. Est-ce que le Gouvernement se propose vraiment de faire cette enquête, et de la faire sans tarder?

L'hon. M. GRAHAM : Depuis le peu de temps que je suis à la tête de ce ministère, j'ai pu m'apercevoir que cette question des lignes d'embranchement a une importance vitale, surtout pour l'Intercolonial. Si l'Intercolonial était exploité par une compagnie, il y a tels embranchements qui dès longtemps feraient partie de son réseau.

Parce que l'Intercolonial appartient à l'Etat, sa situation diffère peut-être quelque peu de celle des autres chemins de fer, mais si nous voulons qu'il dure, il n'est pas hors de propos de nous demander s'il ne pourrait pas suivre l'exemple des autres, et, par là, s'assurer d'un trafic qui de droit lui appartient. Si dans les Provinces maritimes il survenait à l'Intercolonial quelque rival âpre à la besogne, nous pourrions bien un matin nous réveiller pour nous apercevoir qu'une autre ligne est en possession de tous les embranchements, et profite en conséquence des affaires qu'elle apporte à l'Intercolonial. C'est là une importante question : Elle affecte la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et la province de Québec. Ces divers embranchements peuvent avoir une longueur totale de 1,200 milles. Il a été fait à la demande du Gouvernement du Nouveau-Brunswick un rapport touchant les lignes d'embranchement

de la province. J'ai ce rapport. Voici en deux mots ce que je me propose de faire. Je vais d'abord me procurer les renseignements sur lesquels je pourrai travailler, et, pour cela, il va me falloir vérifier la longueur de chaque ligne, le chiffre de son trafic, sa recette, sa dépense, son matériel roulant, l'état du chemin et les chances d'affaires qu'il peut y avoir le long de la ligne.

M. SAM. HUGHES : Quel droit de préemption y a-t-il sur le chemin ?

L'hon. M. GRAHAM : Encore.

M. SAM. HUGHES : Et à qui appartient ce droit ?

L'hon. M. GRAHAM : L'examen devra porter sur tout cela, et je présume qu'il aura pour objet de nous mettre en état de discuter d'une façon pratique la question de savoir si nous devons nous assurer la possession de ces embranchements. C'est ce que je me propose de faire pendant la vacance.

M. FOWLER : Le ministre des Chemins de fer et des Canaux se montre vraiment par trop folâtre ; il dit qu'il a déjà dans les mains le rapport d'une commission chargée par l'ancien gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick de recueillir des renseignements au sujet de ces lignes. Je connais celui qui a agi en qualité de commissaire dans cette enquête, je le tiens pour un homme de haute habileté, il a été bien payé, et je ne doute pas qu'il n'ait épuisé les sources de renseignements et n'ait fait un rapport aussi complet que possible.

L'hon. M. EMMERSON : Ils étaient deux.

M. FOWLER : En effet, ils étaient deux, et il me paraît étrange que le ministre des Chemins de fer juge nécessaire de faire un nouvel examen.

L'hon. M. GRAHAM : Si mon honorable ami avait la responsabilité de la chose, il n'accepterait d'autre rapport que celui d'agents qui fussent astreints à lui rendre compte. Avant donc de me livrer à une étude de cette question, il me faut le rapport de quelqu'un qui me doive compte, comme moi-même je dois compte à la Chambre.

M. FOWLER : L'honorable minstre doit assurément avoir assez de confiance aux hommes qui avant le 3 mars avaient la direction gouvernementale du Nouveau-Brunswick pour penser qu'ils n'ont dû nommer que des hommes capables, probes, honnêtes et dignes de confiance. En disant qu'il va instituer de nouvelles recherches, l'honorable ministre veut sans doute amuser la Chambre aux dépens de l'honorable député de Westmoreland.

L'hon. M. GRAHAM : Il y a à part le Nouveau-Brunswick, la province de Québec et celle de la Nouvelle-Ecosse.

M. FOWLER : Sachons donc quelle politique le Grand-Tronc entend suivre à l'égard des lignes d'embranchement du Nouveau-Brunswick. La majorité de cette Chambre à de bonne grâce voté de fortes sommes d'argent pour des chemins de fer dans toutes les parties du pays, quand il serait beaucoup plus utile, je crois, de nous assurer la possession des lignes tributaires des chemins de fer de l'Etat. Nous accordons une subvention considérable à un chemin de fer qui ira à la baie d'Hudson, et cela, sans rien connaître du territoire à travers lequel il va passer. Bien plus les opinions se contredisent quant à la praticabilité de la route par eau que l'on projette d'utiliser quand le chemin de fer sera établi. Le ministre doit pourtant se rendre compte des avantages que présenterait une désertion unique, en ce que l'on pourrait utiliser pour les lignes secondaires, les petits rails que l'on enlève à la voie principale, ce qui vaudrait mieux que de les rendre pour le fer à des favoris qui profitent de tout ce que nous perdons. Le ministre n'ignore pas quelle économie considérable ce serait pour l'administration du chemin.

L'hon. M. EMMERSON : Les vieux rails de l'Intercolonial n'ont pas été vendus pour le fer à des amis du Gouvernement. Nous les avons toujours vendus au plus fort soumissionnaire.

M. FOWLER : Peut-être en pourrait-il être obtenu un meilleur prix que n'obtiendrait l'honorable député des pots et casseroles cassés dans sa propre maison ; mais tout de même ces rails ont été vendus comme débris. M. Mathew Lodge en a fait d'importants achats, et je me suis laissé dire qu'il est un bon ami du Gouvernement, qui s'est montré pour lui tout à fait ami.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne crois pas que M. Lodge ait jamais acheté de rails.

M. FOWLER : Peut-être pas au temps où mon honorable ami était ministre ; mais c'est le bruit commun qu'il en achetait.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne crois pas; et, après tout, s'il les achetait sur soumissions, qu'est-ce que cela peut bien faire à mon honorable ami.

M. FOWLER : J'ai dit que ces rails se vendaient à M. Lodge, que j'ai pris pour un ami du Gouvernement.

L'hon. M. EMMERSON : Vendus sur soumissions.

M. FOWLER : C'est ainsi que l'on fait des concessions forestières, et des terrains houillers, mais nous savons avec quel résultat. Dans certaines régions du Nouveau-Brunswick, le public a fait de grands sacrifices pour assurer l'établissement de ces lignes.

Dans un des comtés que j'ai l'honneur de représenter, il a été mis sur la population un impôt fort lourd afin que ces lignes fus-

sent construites. Comparativement à d'autres provinces, le Nouveau-Brunswick est pauvre en ressources ; mais ici, dans les grandes provinces de Québec et d'Ontario, entre Montréal et Ottawa, où déjà sont établies trois lignes de chemin de fer, il s'en construit une quatrième, et ce Gouvernement aide à l'entreprise par de fortes subventions, dont le chiffre suffirait à nous assurer la possession d'une assez bonne partie des lignes d'embranchement du Nouveau-Brunswick, qui viendraient faire partie intgrante de l'Intercolonial. Cette politique d'acquisition des lignes d'embranchement a commencé de se manifester il y a trois ou quatre ans, quand le Gouvernement a acheté le Canada-Eastern. Pourquoi cet achat ?

M. LOGAN : Parce que le Canada-Eastern venait se raccorder avec le Pacifique-Canadien, autre grande ligne de chemin de fer.

M. FOWLER : Mais déjà le Pacifique Canadien avait à Saint-Jean un raccordement avec l'Intercolonial. La vraie raison de cet achat, c'est que des intérêts politiques le nécessitaient dans le temps, et pour remplir une promesse qui avait assuré l'élection d'un ami dans le comté d'York (N.-B.) Ç'a été là le motif ; et, au moment où ce projet recevait son exécution, j'ai voulu que le Gouvernement achetât ce qui restait de lignes d'embranchement. J'ai demandé si l'on allait adopter cette politique, et le ministre des Chemins de fer d'alors m'a fait une réponse bien peu satisfaisante. Il me semble pourtant que, si nous avons tout l'argent qu'il faut pour ces divers projets de chemins de fer—bien que le ministre des Finances doive s'attendre à éprouver quelque difficulté quand viendra l'heure d'emprunter—si nous avons pu voter de l'aide à l'établissement, dans les provinces supérieures de canaux qui ne rapporteront pas un sou de revenu à l'Etat, nous devrions avoir quelque égard pour les Provinces maritimes. Le canal de la baie Georgienne, par exemple, va coûter, au bas mot, dans les environs de 100 millions, peut-être plus du double, si nous en jugeons par ce qui vient de se passer pour le Grand-Tronc-Pacifique. Ce serait par conséquent 200 millions pour ce canal, quand une bien faible partie de cette somme nous permettrait d'acquérir tout ce qu'il y a de lignes d'embranchement dans la province du Nouveau-Brunswick.

Pour ces raisons, je crois que le Gouvernement devrait se déclarer pour l'achat de toutes les lignes qui viennent se greffer sur l'Intercolonial. La question n'est pas de savoir si ces lignes sont particulièrement profitables, mais si le prix auquel on peut les avoir est raisonnable ou non.

L'hon. M. EMMERSON : Mon honorable ami sait qu'il a manqué à l'exactitude dans ce qu'il dit de l'objet que le Gouvernement avait en faisant l'acquisition du chemin de de fer Canada-Eastern. C'était pour protéger les intérêts de l'Intercolonial dans sa sphère d'influence, et prévenir le Pacifique-Canadien qui aurait pu acheter lui-même cette ligne et envahir un territoire que jusque-là l'Intercolonial exploitait. Cette acquisition a coûté moins de $6,000 par mille. C'est bien le plus bas prix auquel jamais un chemin de fer ait pu s'acheter au Canada ; mais c'est pour l'objet que je dis, et pour un autre objet; que ce chemin de fer a été acquis, comme le sait mon honorable ami.

M. FOWLER : Pour ce qui est du prix, je n'y trouve pas à redire ; mais que l'acquisition ait été faite pour les raisons que donne l'honorable député de Westmoreland, c'est ce que je nie. Il y avait, je le répète, entente avec certain personnage, fort marquant à cette époque, et dont l'influence était considérable dans le comté d'York. Cette entente a eu pour résultat d'assurer le comté d'York au Gouvernement à l'élection de 1900. La promesse faite à cette occasion n'avait pas encore été exécutée lors des élections de 1904, et le Gouvernement a du y pourvoir, car, autrement, il y aurait eu du trouble. Ceux des membres de cette Chambre qui étaient ici à l'époque et qui connaissent l'homme qui représentait alors le comté d'York, ne pouvaient manquer de savoir qu'il comptait sur cet arrangement. Et on a pu l'entendre dans les corridors déclamer contre le Gouvernement qui avait négligé cette affaire. On savait communément qu'à la session précédente, il avait violemment manifesté son mécontentement, et c'est pourquoi le Gouvernement a dû finalement céder. Mais la gratitude est un sentiment qui vit sur les faveurs à venir, et le chemin de fer ayant été acheté, la population est retournée à sa première allégeance. Elle a élu celui qui représente en ce moment le comté d'York etqui, à la prochaine occasion, sera de nouveau élu pour le représenter.

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai eu beaucoup à faire à la législature provinciale à propos de ces lignes d'embranchement ; j'ai de temps à autre pressé l'adoption de résolutions favorisant leur acquisition. L'honorable député dit qu'en vue de fournir au ministre des Chemins de fer et des Canaux certains renseignements qui pourraient leur permettre de déterminer s'il serait avantageux de s'assurer la possession des lignes qui au Nouveau-Brunswick alimente l'Intercolonial, le gouvernement de cette province, dont j'étais membre, a chargé une commission de faire une enquête sur l'état de ces lignes.

C'est de l'histoire ancienne que nous a donnée là mon honorable ami. Ce qui pour vous aujourd'hui importe davantage, en ce qui touche au Canada-Eastern, c'est de savoir si l'acquisition de ce chemin de

fer a été utile au public. Je dois dire sans hésiter, le Canada-Eastern a donné considérablement à l'Intercolonial, et pour moi, j'ai toujours pensé qu'il serait de l'intérêt du public et avantageux pour l'Intercolonial de faire examiner par un expert si toutes ces lignes qui dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de Québec, se rattachent à l'Intercolonial ne contriburaient pas, une fois qu'elles en feraient partie, à lui assurer un trafic précieux. Mon honorable ami a tort d'insinuer que le ministre des Chemins de fer cherche à amuser la Chambre aux dépens de l'honorable député de Westmoreland. Ce dernier a toujours pris un vif intérêt à cette question. Le ministre des Chemins de fer à mon avis, fait bien de vouloir se renseigner par l'entremise d'agents qui relèvent de son ministère, sa détermination d'instituer une enquête qui lui fasse connaître par le menu tout le détail des divers embranchements qu'il y a dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de Québec, méritera, j'en suis sûr, l'approbation du public. Je le crois parfaitement sincère en tout ceci. Il désire évidemment prendre avant d'agir tous les renseignements possibles. Ces renseignements, je n'en doute pas, le convaincront que, non seulement les Provinces maritimes, celle de Québec et le pays tout entier, mais aussi l'Intercolonial ont intérêt à ce qu'il adopte la politique universellement adoptée par toutes les grandes lignes du pays, qui est d'acquérir toutes les lignes secondaires, et dans le cas de l'Intercolonial, celles de ces lignes au moins, que l'on pourrait avoir à des prix raisonnables.

M. FOWLER : Il doit être agréable au ministre des Chemins de fer d'obtenir d'une personne aussi sincère que le ministre des Travaux publics un certificat de sincérité. Ce dernier nous dit qu'étant membre du ministère au Nouveau-Brunswick il a nommé une commission qui ferait pour le ministre des Chemins de fer, des recherches tendant à lui fournir des renseignements précieux. Il est fâcheux que le ministre des Travaux publics n'ait pas discuté la chose avec le ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. FOWLER : Je n'ai pas pris note des paroles du ministre, mais c'est bien ce qu'il a dit. Je le répète, il est malheureux que le ministre des Travaux publics n'ait pas discuté la chose avec le ministre des Chemins de fer, qui aurait pu lui dire s'il tiendrait pour précieux les renseignements que cette commission était sensée devoir prendre pour lui. Le ministre des Travaux publics est en position, comme membre du Gouvernement, de faire sentir son influence dans cette affaire des lignes d'embranchement; pourquoi n'a-t-il pas au moment où le cabinet s'occupait de ces subventions, dit un mot en favour d'une politique que chacun préconise?

L'hon. M. PUGSLEY : Comment savez-vous si je ne l'ai pas fait.

M. FOWLER : Je suis sûr du contraire ; car, sachant la grande influence dont il dispose auprès de ses collègues, sachant de quel secours il a été pour le Gouvernement, quelle force il y a apportée, choses dont le premier ministre doit se rendre parfaitement compte, il aurait pu imposer ses vues au conseil, et, en y mettant tout son cœur et toute son âme, il aurait assuré l'adoption de cette politique.

M. LEFURGEY : Je trouve étrange que dans tous ces discours à propos de lignes secondaires propres à alimenter l'Intercolonial pas un mot n'ait été dit du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, qui pourrait être l'un des plus précieux tributaires de l'Intercolonial, si, par un raccordement, on reliait ces deux chemins. Il semble y avoir chez nos ministres une idée fixe de ne rien faire pour l'île du Prince-Edouard ou peut-être encore que dans l'achat de ces lignes il existe quelque motif caché. On nous a fait quantité de promesses ; on nous dit que l'on va s'enquérir, mais rien ne vient. Cette négligence me paraît étrange, quand il s'agit d'une ligne qui serait si profitable à l'Intercolonial.

(Il est fait rapport du bill, lequel subit la 3e lecture, et est adopté.)

ADOPTION DU PROJET RELATIF AU PONT DE QUEBEC.

Le projet de loi n° 217, déposé par M. Graham, concernant la compagnie du chemin de fer et du pont de Québec est lu la 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

M. R. L. BORDEN : Le Gouvernement a-t-il décidé si l'on utiliserait l'emplacement et les ouvrages qui sont là, ou si l'on ferait choix de quelque autre emplacement ? L'affaire a-t-elle été étudiée ?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Voici dans quelle situation le Gouvernement se trouve. Le pont que l'on construisait s'est écoulé, et il faut le rétablir. Le Gouvernement a pour devoir d'exécuter à cet égard les volontés de la Chambre. Comme on le voit par ce projet de loi, nous allons nous charger nous-mêmes de l'entreprise, conformément aux clauses de la convention. Les opinions sont partagées au sujet de l'emplacement. Certains députés assurent qu'il reste là des matériaux utilisables. Je n'ai pas sur ce point d'opinion arrêtée ; mais le premier devoir

du Gouvernement sera de constituer un bureau d'ingénieurs, formé de deux ou trois des ingénieurs les plus marquants de l'univers. C'est eux qui seront chargés de voir si les plans du pont écroulé, si les piles, si les matériaux qui en restent, peuvent servir à nouveau. A eux incombera la tâche d'élaborer un plan. Mon idée est de leur soumettre également la question de l'emplacement, et de m'en rapporter dans une large mesure à leur avis quant à l'endroit le plus convenable, et quand aux plans. En effet, pour ne rien dire du passé, on comprend qu'il ne faut laisser place à aucune erreur possible, que cet ouvrage devra être fait pour durer et qu'il fasse honneur au Canada, car ce sera le plus grand du genre dans l'univers.

M. ROBITAILLE : J'espère qu'une estimation sera faite, non seulement eu égard à l'emplacement actuel, mais aussi eu égard au projet de faire passer le pont par l'île d'Orléans. L'objection, on s'en souvient, était que dans ce dernier cas, le pont allait coûter un million et demi, peut-être deux millions de plus. Mais il convient de savoir combien vont coûter les gares. Il faudrait faire une évaluation du pont et des gares par l'une et l'autre route. Il se peut que le projet de faire passer le pont par l'île d'Orléans coûte plus cher d'exécution, mais par l'économie réalisée sur l'établissement des gares, la différence sera plus que compensée.

M. FOWLER : Est-ce que le Gouvernement doit dédommager la compagnie du pont?

L'hon. M. GRAHAM : La convention pourvoit à cela. La valeur au pair des actions, avec 5 p. 100 d'intérêt simple, et une prime de 10 p. 100.

M. FOWLER : Quel est le chiffre des actions?

M. ROBITAILLE : Ce sera $400,000.

L'hon. M. GRAHAM : On se hâte fort de faire des suppositions; mais j'ai ici les chiffres que me fournit le comptable.

Valeur au pair du capital-actions (en chiffers ronds, $263,000), à quoi il faut ajouter une prime de 10 p. 100, et 5 p. 100 intérêt simple à compter de la date où les actions ont été payées (approximativement), $353,000.

M. R. L. BORDEN : Il est dit dans la loi que le Gouvernement pourra se mettre en possession des ouvrages en payant le montant des actions avec intérêt simple à 5 p. 100 par année (déduction faite de toute somme payée pour dividende), et aussi une prime de 10 p. 100. Mais il y a autre chose de plus important que tout cela, c'est que le Gouvernement, en prenant possession de tout ce qui appartenait à la compagnie, en prend également les charges, entre autres celle des obligations émises. A quel chiffre s'élève ce dernier article?

L'hon. M. GRAHAM : J'ai ici un état du passif de la compagnie au 1er juillet.

Relevé au 1er juillet 1908 des obligations de la compagnie du chemin de fer et du pont de Québec, obligations que le Gouvernement doit prendre à sa charge; aussi un état de l'actif de ladite compagnie.

Obligations.

Ensemble des sommes réclamées, par la Banque de Montréal comme dues par la compagnie du pont, étant la solde d'avances faites au compte des obligations, et les intérêts; aussi les emprunts temporaires, avec intérêt de la date de la dernière avance faite au compte des obligations..	$3,976,796 23
Ce que doit la compagnie au gouvernement fédéral, somme avancée en vertu du chapitre 35 des lois de 1907..	2,000,000 00
Intérêt sur cette somme, du 9 février au 30 juin (approximativement)..	23,334 00
Droits de douane dus au gouvernement fédéral..	133,027 00
Pour terrain de la compagnie d'embellissement de Québec, exproprié, environ 32 acres, en règlement de quoi la compagnie accepterait..	14,000 00
Valeur au pair du capital-actions.	263,000 00
Somme totale que le Gouvernement s'oblige à payer..	$6,590,157 23

Voilà à quel chiffre, je crois, s'élève le total des obligations de la compagnie.

La Phoenix Bridge Company fait une réclamation pour matériaux livrés, mais, comme cette réclamation ne sera pas écoutée, il est inutile d'en parler.

M. FOWLER : Combien demande-t-elle?

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que c'est $215,000, pour matériaux qui ne nous appartiennent pas.

On m'a fourni les chiffres suivants comme actif de la compagnie, si le pont devait se construire à la même place.

Actif.

Piles, qui, au dire de la compagnie, pourront être utilisées dans la reconstruction du pont, lesquelles ont coûté environ $1,125,000, mais qui, selon la compagnie, ne pourraient pas aujourd'hui être construite à moins de..	2,000,000
Abords, comprenant le pont des Chaudières, que la compagnie dit valoir..	1,000,000
Quantité de fer ouvré, se trouvant là au jour de l'accident ou déposé depuis dans les cours de la compagnie, et dont une partie, dit la compagnie pourrait être utilisée dans la nouvelle construction	1,000,000
Actif total..	$4,000,000

M. FOWLER : C'est dommage qu'il n'y ait pas un plus grand nombre de ces piles; le profit suffirait à couvrir toute la perte occasionnée par l'accident.

L'hon. M. GRAHAM : Oui, si nous pouvions les vendre ; malheureusement nous ne pouvons prendre que celles dont le pont a besoin. Celles qui sont là ne pourraient être rétablies à moins de $2,000,000.

M. FOWLER : Je suppose que les matériaux dont il est parlé ici gisent au fond du fleuve.

L'hon. M. GRAHAM : Non, beaucoup ont été mis à couvert. Des ingénieurs disent qu'une bonne partie pourra servir. Tout dépendra, je suppose, du plan que l'on aura arrêté. Je ne voudrais pas risquer une opinion, mais il me semble que l'emplacement actuel, avec les piles qui s'y trouvent, fera l'affaire. Si c'est le même emplacement, les piles devront pouvoir servir.

M. FOWLER : Voici un marché qui me paraît assez avantageux pour la compagnie, mais bien peu pour le pays.

L'hon. M. GRAHAM : Ce n'est pas un marché que nous faisons, mais la loi nous oblige.

(Il est fait rapport du bill, lequel subit sa troisième lecture, et est adopté.)

TRAVAUX DE LA CHAMBRE—PROJETS ET OBJETS D'INTERET PUBLIC.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Nous avons à mettre en délibération un projet de loi qui figure au tableau des projets et objets d'intérêt public. Je comprends qu'un bill de cette nature ne peut à une heure aussi tardive passer que du consentement général de la députation, et, à cause de son objet, j'aime à croire que nous obtiendrons ce consentement. Je demande donc que l'item 66 des projets et objets d'intérêt public, savoir : le bill (n° 187) tendant à modifier la loi fédérale sur la tempérance soit mis en discussion.

M. LANCASTER : Je n'entends aucunement désapprouver l'objet de ce bill, en même temps je m'étonne qu'on veuille le faire passer avant le mien qui a une tout autre importance que celui-là. La Chambre a unanimement adopté dans les premiers jours de la session le bill que j'avais présenté tendant à modifier la loi des chemins de fer, et il a été envoyé au Sénat dès avant Noël. Son objet est de pourvoir à la protection des personnes contre les accidents qui se produisent tous les jours là où des voies ferrées se croisent. Trois ou quatre mois plus tard, le Sénat a renvoyé ce bill aux Communes, après y avoir fait des modifications. J'ai demandé à la Chambre il y a huit ou dix jours de reprendre l'étude de ce bill, et il m'a été répondu par le ministre des Chemins de fer, que la session était trop avancée, et qu'on ne pouvait plus mettre à l'étude aucun bill d'intérêt public. Si maintenant on juge à propos de revenir sur ce que l'on a dit, que ce soit pour la délibération du bill le plus ancien.

L'hon. M. FIELDING : Je n'aimerais pas à donner ce soir une opinion là-dessus. Je sais que ma proposition ne peut être écoutée que si tout le monde consent. Par ce que vient de dire mon honorable ami, je vois que ce bill soulèvera peut-être une discussion ; mais, si personne ne fait d'opposition à la chose, nous pouvons nous en occuper.

M. LANCASTER : On ne remédie pas au mal par le pire. J'ai dit que l'on n'avait pas montré autant de condescendance à l'égard d'un bill beaucoup plus important que celui-ci, et je ne crois pas que ce soit juste.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais à voir ce bill. Laissons la chose en suspens jusqu'à demain.

L'hon. M. FIELDING : C'est bien, attendons à demain. Il reste un autre bill, celui de l'item 65, il vient du Sénat, et il a trait au transport des marchandises par eau. Si l'on n'y voit pas d'objections, j'aimerais qu'il en fût délibéré.

M. R. L. BORDEN : Quelle en est la nature?

L'hon. M. FIELDING : C'est un sujet mportant.

M. LEFURGEY : Ce projet de loi a soulevé beaucoup d'opposition ; il lésera de nombreux intérêts.

M. R. L. BORDEN : Si j'avais eu la moindre idée que l'on dût mettre ces deux bills en délibération, j'aurais pris le temps de les étudier, ce que je n'ai pas pu faire. Autrement, j'aurais volontiers consenti à ce qu'ils nous fussent soumis ce soir même.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) en avait fait mention l'autre jour, et je lui avais dit que le bill ne serait pas mis en discussion. Je n'insisterai pas davantage.

(Sur proposition de M. Fielding, la Chambre lève sa séance à une heure et cinquante minutes du matin, samedi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Samedi, 18 juillet 1908.

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

ADOPTION D'UN PROJET AUTORISANT L'ACHAT DE TERRAINS PAR LA COMMISSION DES CHAMPS DE BATAILLE.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) demande à déposer un projet de loi (n° 219) concernant les champs de bataille nationaux de Québec.

Ce projet de loi est la conséquence d'une résolution adoptée par la commission des champs de bataille nationaux dont le texte m'a été transmis et qui est ainsi conçue :

La résolution suivante a été adoptée, le 16 courant, à une séance de la commission des champs de bataille nationaux.

Attendu que la somme de travail qu'entraîne la célébration du troisième centenaire de la fondation de Québec a absorbé tout le temps de la commission des champs de bataille nationaux ;

Attendu qu'il est très opportun d'investir la commission du pouvoir d'acheter sans délais inutiles, pour les fins du parc du champ de bataille, certains immeubles qui sont la propriété de particuliers ;

Attendu que l'article 10 de la loi constituant la commission exige l'autorisation du Parlement avant l'achat ou l'acquisition de terrains ou immeubles par la commission ;

Attendu que tout délai tend à l'accroissement du prix desdits immeubles, et que nous pourrions les acheter dès à présent à meilleur marché probablement que plus tard ;

La commission des champs de bataille nationaux vous prie ardemment en conséquence d'amender la loi constituant la commission des champs de bataille nationaux à Québec de façon à l'autoriser, sous réserve de l'approbation préalable du Gouverneur en conseil, d'acquérir au besoin l'un ou tous les immeubles décrits dans un précis adressé, le 15 juillet courant, au Gouverneur général en conseil, tels immeubles qui n'y sont pas indiqués, sauf application de l'article 10 de ladite loi.

J. GEO. GARNEAU,
Président de la commission des champs de bataille nationaux.

L'article 10 en question prescrit que :

La commission n'achètera ou n'acquerra de terrains ou d'immeubles que sur l'autorisation préalablement obtenue du Parlement.

Cette loi s'applique non seulement à l'argent voté par le Parlement, mais à tout autre montant versé entre les mains de la commission, qui n'en peut dépenser aucune partie pour l'achat de terrains que sur l'avis préalable du Parlement. Le public sait que des sommes considérables ont été souscrites en faveur de la commission des champs de bataille, et il est entendu que le prince de Galles lui remettra ces sommes en lui désignant, après entente, les terrains qu'il est convenu d'acheter pour créer le parc des champs de bataille. Voici un plan, que je laisserai entre les mains des honorables députés de l'opposition, indiquant les immeubles à acquérir. Ces propriétés sont décrites au relevé, préparé par M. E. G. Meredith, notaire :

1. Un lopin de terre situé sur le côté nord du chemin de Saint-Foye, en possession des héritiers Tourangeau et autres (champ de bataille de Saint-Foye), dont une partie entoure le terrain sur lequel s'élève le monument érigé à la mémoire du général de Lévis et du général Murray (monument des Braves), et borné comme suit :

Sur le devant, au sud, par le chemin de Sainte-Foye ; en arrière, au nord, par la cime du cap ; sur un côté, à l'est, par le lot n° 25, en possession de J. A. Fortin, et sur l'autre côté, à l'ouest, par le lot n° 28, en possession des représentants de feu J. W. Dunscomb

Lequel dit morceau de terre était ci-devant connu et désigné comme le lot numéro vingt-six (26) sur le plan du cadastre de la banlieue, dans la paroisse de Notre-Dame de Québec (tel lot ayant été depuis subdivisé), et ledit morceau de terre est aujourd'hui connu et désigné sous différents numéros qui sont tous des subdivisions dudit lot original numéro vingt-six (26), avec et y compris le tout ou une partie quelconque dudit lot original numéro vingt-six (26) tel que maintenant disposé et indiqué sur le plan de la subdivision dudit lot numéro vingt-six (26) en rues ou avenues, et comprenant la totalité ou l'une quelconque des maisons d'habitation ou autres bâtiments quelconques y érigés sur ledit morceau de terre.

2. Une lisière de terre située sur le côté sud du chemin de Sainte-Foye à être prise sur le devant ou la partie nord des lots numéros soixante-huit (68), soixante-quinze (79), soixante-seize (76) et soixante-dix-neuf (79) du plan cadastré de ladite banlieue, en la paroisse Notre-Dame de Québec, ladite lisière de terre devant être d'une profondeur telle qu'ajoutée à la largeur actuelle du chemin de Sainte-Foye, celui-ci aura une largeur de soixante-quinze pieds à cet endroit.

3. Une lisière de terre située sur le côté est du chemin Belvédère à être prise sur le côté ouest dudit lot numéro soixante-huit (68) susmentionné, et sur le front ou la partie ouest des lots numéros soixante-neuf (69), soixante-dix (70), soixante-onze (71), soixante-douze (72) et soixante-treize (73) sur le plan du cadastre de ladite banlieue en la paroisse Notre-Dame de Québec, ladite lisière de terre devant être d'une profondeur telle qu'ajoutée à la largeur actuelle dudit chemin Belvédère, celui-ci aura une largeur de soixante-quinze pieds d'un bout à l'autre de ladite lisière.

4. Une lisière de terre située sur le côté nord du chemin Saint-Louis (à partir de l'intersection desdits chemins Belvédère et Saint-Louis en gagnant vers l'ouest à être prise sur le côté sud du lot numéro deux cent vingt-six (226), sur le front ou côté sud du lot numéro deux cent vingt (220), et environ un tiers de tout le front ou partie sud du lot numéro deux cent dix-huit (218) sur le plan cadastré de la paroisse de Saint-Colomba-de-Sillery, ladite lisière de terre devant être d'une profondeur telle qu'ajoutée à la largeur actuelle du chemin Saint-Louis, celui-ci aura une lar-

geur de soixante-quinze pieds à cet endroit,—y compris toute maison d'habitation ou bâtiments qui se trouveront sur ladite lisière.

5. Une lisière de terrain située sur le côté ouest de la côte à Gilmour (qui conduit du chemin Saint-Louis à Wolfe's-Cove) à partir de l'intersection de ladite côte à Gilmour avec ledit chemin Saint-Louis et s'étendant dans une direction sud et sud-est jusqu'à la cime du cap, ladite lisière de terre devant être prise sur le côté est des lots numéros deux cent quatorze (214), deux cent dix-sept (217) et deux cent vingt-huit (228) sur le plan du cadastre de ladite paroisse de Saint Colomba-de-Sillery, ladite lisière devant être d'une profondeur telle qu'ajoutée à la largeur actuelle de la côte à Gilmour, celle-ci aura une largeur de soixante-quinze pieds à cet endroit, y compris toute maison d'habitation et tout bâtiment érigés sur ladite lisière.

6. Une lisière de terre de la largeur de soixante-quinze pieds tout le long de la propriété Marchmont, maintenant le couvent Mérici, sur le côté ouest des plaines d'Abraham, connu autrefois comme le lot numéro deux cent vingt-sept (227 sur le plan du cadastre de ladite paroisse de Saint-Colomba-de-Sillery, mais aujourd'hui parcellé en de nombreux héritages, ladite lisière de terre à être prise aussi près que praticable de la cîme du cap, et aussi tout le lopin de terre de forme irrégulière qui règnera entre ladite lisière lorsqu'elle sera délimitée et la dite cîme du cap.

7. Un lopin de terre comprenant plusieurs lots de terre avec les habitations et autres bâtiments y érigés dans le voisinage du monument de Wolfe, à l'est des plaines d'Abraham et borné comme suit: En avant, vers le nord, par la rue Saint-Louis ou la Grande allée; en arrière, vers le sud, par la rue du Monument(dans laquelle s'élève le monument de Wolfe); sur un côté, vers l'est, par le lot numéro cent cinquante-trois et sur l'autre côté, vers l'ouest, par les plaines d'Abraham, avec les rues qi le traversent ou le longent, à savoir: la rue Wolfe et la rue du Monument, ledit lopin de terre comprenant les lots cent cinquante-deux, cent cinquante-quatre, cent cinquante-six, cent soixante-un, cent soixante-un A, cent soixante-un B, cent soixante-deux, cent soixante-trois, cent soixante-trois A, cent soixante-trois B et cent soixante-quatre (152, 154, 155, 156, 161, 161a, 161b, 162, 163, 163a, 163b et 164) sur le plan du cadastre de la banlieue de la paroisse Notre-Dame.

8. Un morceau de terre formant la partie sud du lot numéro quatre mille quatre cent quarante-un (4441) du plan du cadastre du quartier Montcalm, en la ville de Québec, contenant en superficie entre cinq mille pieds et huit mille pieds carrés, et morceau de terre formant la partie sud et sud-ouest du lot numéro quatre mille quatre cent quarante-deux (4442) du plan dudit cadastre, contenant en superficie entre douze mille et quinze mille pieds carrés (lesdits immeubles étant la propriété du "Ladies Protestant Home", de Québec, et des héritiers Lampson respectivement).

9. Le lot de terre portant à l'origine le numéro quatre mille quatre cent quarante (4440) sur le plan du cadastre du quartier Montcalm en la cité de Québec, maintenant subdivisé en un grand nombre de lots appartenant au Séminaire de Québec, et communément connu sous le nom de "la ferme du Séminaire", avec la maison et autres impenses y érigées.

10. Une parcelle de terre formant l'angle sud-est de l'immeuble de l'église dite England Female Orphan Asylum, contiguë à ladite ferme du séminaire.

Ma seul objection pour le présent à ce projet de loi est qu'on ne fixe aucun prix maximum. C'est ce que j'ai fait observer à Québec, et j'ai demandé s'il n'était pas possible de fixer un prix maximum, et Son Excellence m'a adressé le télégramme suivant :

Expédié hier description immeubles, champs champs de bataille, conditions de vente pas encore arrêtées, propriétaires intéressés haussant journellement les prix, crois que commission devrait être autorisée à employer argent déjà souscrit pour achat.

Donc, le projet de loi que j'ai déposé est ainsi conçu :

Loi concernant les champs de bataille nationaux à Québec.

Considérant que la commission des champs de bataille nationaux a demandé d'être autorisée à acheter, acquérir et posséder les terrains ou immeubles ci-après mentionnés et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

1. La commission des champs de bataille nationaux peut, subordonnément à l'agrément du Gouverneur en conseil, acheter, acquérir et posséder les terrains et immeubles énumérés et décrits dans l'annexe de la présente loi.

Suit l'annexe que je viens de lire.

M. R. L. BORDEN : Lorsque fut discutée la loi que le projet actuel tend à modifier, plusieurs honorables députés s'opposèrent à l'article 5 qui était ainsi conçu :

La commission peut acheter, acquérir et posséder les terrains et autres propriétés immobilières, dans la cité de Québec ou les environs, où se sont livrées les grandes batailles ou qui étaient occupées par les différents corps des armées respectives sur les champs de bataille.

Cet article est bien vague sur l'étendue de terre à acheter, et il parait conférer un pouvoir très étendu à la commission, qui pourrait engager le pays dans une grande dépense, impossible à prévoir. Bien peu de renseignements furent donnés à la Chambre à ce moment, et en raison même de cette paucité, l'article 10 fut ajouté, et en voici le texte :

La commission pourra acheter, acquérir, tenir et posséder des terres et propriétés immobilières dans la ville de Québec ou dans les environs, où les grandes batailles ont eut lieu, ou qui ont été occupées alors par les troupes des deux armées.

Nul doute que si cette disposition n'avait pas été ajoutée, la proposition aurait entraîné un très long débat et rencontré une vive

opposition. C'est moi, je crois, qui proposai cette disposition, mais elle n'était pas exactement dans ces termes. L'amendement que le premier ministre a inséré dans le projet de loi sur ma proposition est bien plus étendu que je n'en avais l'intention. Si je me rappelle bien, j'ai proposé à ce moment que le Gouvernement n'affecterait aucune somme é ces fins, à moins d'avoir reçu la sanction du Parlement. En vertu de l'article 8 de la loi, le Parlement met à la disposition de la commission la somme de $300,000, et l'article 16 prévoit qu'elle peut en affecter une partie aux fêtes de la semaine prochaine.

Mais à part les montants que la commission recevra du Parlement, il en est d'autres dont la source présumée est indiquée à l'article 7. La commission est autorisée à recevoir des fonds pour les fins de la loi non seulement du Parlement mais des législatures provinciales, des municipalités ou autres collectivités ou particuliers. Il était peut-être à propos et je crois qu'en effet nous avons bien fait, d'insérer, du moins pour ce qui concerne les fonds votés par le Parlement, la disposition comprise dans l'article 10, mais comme une grande partie des fonds disponibles de la commission lui sont venus, non pas du Parlement, mais d'autres sources, je crois que le Parlement peut fort bien s'en rapporter au Gouverneur en conseil pour en surveiller la dépense aux fins indiquées dans la loi que propose maintenant le premier ministre.

Quelques mots insérés dans le projet en discussion suffiraient à effectuer cette modification. Pour moi personnellement, je n'insisterais pas beaucoup sur ce point, mais on peut prétendre en effet que le Parlement doit être informé des prix à payer pour ces terrains, et je croirais que la commission ne doit pas trop se presser, si sa hâte doit entraîner le paiement de prix exorbitants pour une partie quelconque de ces immeubles. La Chambre se rappellera que l'article 6 confère à la commission, pour les fins de la présente loi, le même pouvoir d'exproprier dont une compagnie de chemin de fer est investie aux termes de la loi des chemins de fer. Dans cette disposition, la commission a une puissante sauvegarde contre tout achat à des prix déraisonnables. En conséquence et vu que les achats projetés doivent être soumis à la surveillance du Gouverneur en conseil, je ne vois pas, pour ma part, d'objection au projet de loi du premier ministre.

M. FOWLER : Il me semble qu'aux termes de la loi concernant les champs de bataille que nous avons adoptée, la commission s'est lancée dans une campagne de prélèvement de souscriptions, et qu'il existe une entente ou convention entre les souscripteurs et la commission ou le Parlement, suivant laquelle les conditions de l'institution de cette commission, les devoirs qui lui sont prescrits et les pouvoirs qui lui sont conférés doivent être maintenus.

C'est à ces conditions que les souscriptions ont été faites. Maintenant, voici qu'on veut supprimer toutes ces conditions et ce, au dernier jour de la session, quand il n'est plus possible de discuter la question. On invoque l'urgence. On a souvent invoqué cette raison avec profit. Où est l'urgence ? Ceux qui possèdent ces immeubles sur les plaines d'Abraham savent depuis plusieurs mois qu'il est question de les acheter pour en faire un parc national, et pourquoi est-il devenu si soudainement urgent pour la commission de les acquérir ? Qu'est-ce qui a pu pousser le prix si haut à ce moment précis ? Je ne vois rien dans ce motif. Je ne vois aucune raison valable pour violer l'entente tacite conclue entre le Parlement, les particuliers et les législatures qui ont souscrit à ce fonds. Que la commission obtienne des promesses de vente. Le Parlement se réunira bientôt à nouveau, un nouveau parlement, c'est vrai, mais il se réunira dans quelques mois, avant le retour de la nouvelle année. Que la commission se fasse donner des promesses de vente pour trois ou quatre mois, et le Parlement sera en mesure à ce temps-là de s'occuper de la question. Je ne vois pas l'utilité de ce projet contre lequel je proteste.

L'Hon. M. FOSTER : Est-ce à dire qu'aucune partie de la contribution de $300.000 du Parlement n'est disponible pour l'achat de ces immeubles ? La commission a-t-elle déjà tout dépensé ce montant ?

Sir WILFRID LAURIER : La commission a déjà dépensé la plus grande partie de notre souscription, et on me dit qu'elle sera compensée par les souscriptions du dehors.

L'hon. M. FOSTER : Pas pour l'achat des terrains ?

Sir WILFRID LAURIER : Pas pour l'achat des terrains. Si l'honorable député veut se reporter à la discussion qui a eu lieu à l'occasion de la 2e lecture du premier projet de loi, il verra qu'on a insisté rigoureusement pour que tout argent voté par le Parlement ou provenant d'autres sources fut placé sous l'autorité du Parlement. C'était surtout à cause de l'achat probable de la manufacture d'armes de sir Charles Ross. Cette manufacture n'est pas inclue dans ces immeubles.

L'hon. M. FOSTER : Le premier ministre dit-il qu'aucune partie de l'armurerie de Ross n'est comprise ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est cela même.

M. THOS CHISHOLM : Sans vouloir discuter la question, je tiens simplement à

protester contre l'adoption de ce projet à cette période avancée de la session.

M. BARR : Ayant voté contre cette souscription énorme, je désire inscrire ma protestation contre une proposition aussi tardive. Je crois que nous pourrions fort bien attendre à la prochaine session.

M. LENNOX : Si j'ai bien compris, il était entendu, quand nous avons ajouté cet article 10 au premier bill, que nous examinerions sérieusement les circonstances avant de dépenser l'argent. Je crois que ce devoir nous est dévolu, et je regrette que le premier ministre ait saisi la Chambre de cette question à cette phase de la session. Je ne blâme pas le Gouvernement de ne nous en avoir pas saisis plus tôt, car je suppose qu'il n'aurait pas pu. Dans l'intervalle, je crois que nous n'agissons pas correctement en donnant l'argent que le public a contribué sans être plus au courant des circonstances. Le premier ministre dit qu'il n'est pas ici question de l'achat de la manufacture d'armes Ross. Mais nous nous engageons dans un projet qui, en définitive, nécessitera l'achat de cette propriété Je sais que nous n'avons pas le temps de discuter le projet maintenant, mais si j'étais maître de la situation, je ne sanctionnerais pas à présent la propositoin de dépenser ces fonds. Pour moi, je rejette sur le Gouvernement toute la responsabilité de voir à ce que rien de malhonnête ne soit fait.

(La motion est adoptée.—Le projet de loi est lu la 1ère et la 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.)

Sur l'article 1er.

M. LANCASTER : Le premier ministre devrait, ce mesemble, nous expliquer la raison de cet empressement à présenter ce bill. Il peut devenir urgent à un moment donné, mais je ne vois pas qu'il le soit maintenant. Pourquoi pas aussi bien dans quatre ou cinq mois ?

Sir WILFRID LAURIER : J'ai dit que ma seule explication est une résolution de de la commission des champs de bataille alléguant l'urgence.

M. LANCASTER : L'honorable premier ministre n'a jamais donné de raisons, pas même aujourd'hui, pour montrer cette nécessité. Pourquoi ne serait-il pas possible de faire un meilleur marché à l'automne ou le printemps prochain, pendant la session ? Règle générale, dans un marché conclu à la hâte, c'est le pays qui a le dessous, tandis que l'autre triomphe. Bien que la commission allègue la nécessité, je comprends que c'est en prévision d'une nécessité prochaine. Mais il ne doit pas être absolument indispensable que ce soit la semaine prochaine. Les immeubles ne se sauveront pas, les affaires du pays marcheront encore, et je ne vois pas la nécessité d'agir maintenant sans les informations qui nous manquent. C'est une affaire qui a besoin d'être soigneusement examinée, et à moins d'urgence réelle, je dois dire que je proteste contre l'adoption de ce projet de loi.

M. BARR : Je ne vois pas la raison qui nous force à accepter la manière de dire de la commission ou pour que le Parlement ne puisse pas se conduire sans recevoir ses instructions. C'est nous qui sommes responsables de la dépense, car nous sommes les dépositaires de la confiance de ceux qui ont souscrit.

L'hon. M. FOSTER : Si je comprends bien, le projet de loi est absolument indépendant de la loi des champs de bataille nationaux tel que nous l'avons adoptée et n'y change rien.

Sir WILFRID LAURIER : Avec cette seule exception, rien n'est changé.

L'hon. M. FOSTER : Aucun autre changement d'aucune sorte ?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

L'hon. M. FOSTER : Celle-ci est une loi par elle-même, extrêmement distincte, pour cette seule fin ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est cela.

L'hon. M. FOSTER : Le Gouverneur en conseil est autorisé à approuver l'achat et la détention de ces immeubles et nul autre?

Sir WILFRID LAURIER : Nul autre.

L'hon. M. FOSTER : Alors le projet se trouve à s'appliquer à tous les autres achats qui seront faits, et nul ne peut être terminé qu'après examen par le Parlement et son consentement. Quelle est l'étendue du terrain que nous achetons? Il y a des vides et des trouées entre les autres terrains à acquérir. Je ne pourais pas dire d'après le plan que le premier ministre nous a montré ce qui est déjà la propriété de l'Etat. Je conclus que les terrains vagues de l'Etat deviendront partie des champs de bataile nationaux. Je ne puis dire d'après le plan, si ce que nous allons acheter, quand il sera abouté à ce que possède déjà le Gouvernement et qui n'est pas occupé par l'armurerie, formera plus qu'une dizaine de trous et de buttes dispersées ici et là, ou bien s'il servira à remplir les lacunes et compléter un lopin ininterrompu, un tout complet. Si nous devons avoir des parcelles de terre ici et là en ville pour les baptiser du nom de parc, ce n'est pas grand'chose.

Sir WILFRID LAURIER : Si j'avais le plan, je montrerais à l'honorable député ce que nous voulons acheter.

M. BLAIN : L'opinion prévaut un peu partout que l'extravagance caractérisera la réalisation de ce projet. Lorsque le Gouvernement propose des modifications qui confèrent à la commission des pouvoirs plus

étendus, il est important qu'il nous donne à entendre qu'il s'agit probablement de grandes dépenses. Pour moi personnellement, je crois que le Gouvernement devrait attendre un peu pour voir comment cette commission va dépenser son argent et quelle prudence elle exercera dans sa tâche. Il sera temps ensuite de lui donner plus de pouvoirs. Je ne protesterai pas trop fortement, mais je dis qu'il est regrettable que le Gouvernement soumette cette proposition à une période si avancée de la session, et j'espère que le Gouvernement fera observer à la commission qu'elle a de vastes pouvoirs et qu'elle doit être très prudente. Autrement, il est possible qu'elle vienne nous demander de lui voter un montant bien plus élevé que nous ne voudrions.

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est pas blesser l'honorable député (M. Blain) de lui dire qu'il n'a pas un excès de confiance dans le Gouvernement. Je ne comprends pas qu'il doive nous suggérer de prendre bien garde à cette commission qui, à son avis, doit être composée d'hommes bien meilleurs que nous. Un des membres de la commission est M. Garneau. L'honorable député ne sait peut-être pas qui il est: c'est le maire de Québec. Le deuxième commissaire est le sénateur sir George Drummond, en qui l'honorable député doit avoir confiance. Le troisième est le colonel Denison, et je crois que l'honorable député doit avoir aussi confiance en lui.

L'hon. M. FOSTER : Il verra au bon ordre.

Sir WILFRID LAURIER : Le quatrième commissaire est M. Walker, de la Banque de Commerce.

M. SAM. HUGHES : Il tiendra les cordons de la bourse.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois qu'on peut se fier à lui. Le cinquième commissaire est M. Turgeon, et s'il a une tendance à être libéral, comme nous sommes supposés l'être, les autres membres de la commission la maîtriseront. Ainsi, l'opinion de l'honorable député est absolument mal fondée.

M. HENDERSON : On peut avoir grande confiance dans ces hommes, mais ils sont en bien mauvaise compagnie depuis quelque temps.

Dans les commencements cette idée des champs de batailles nationaux paraissait être généralement approuvée, et nous avons cru que cette commission pourrait diriger toute l'affaire, fournir des plans et faire connaître au Parlement ce qu'elle se proposait de faire, afin que nous puissions savoir exactement ce que signifiait ce projet de parc des champs de bataille.

Nous avons cru que l'on nous dirait quelle étendue de terrain on voulait acheter, de quelle manière on se proposait de l'améliorer et de l'embellir, et nous donner aussi une évaluation du coût. Ce à quoi je m'oppose, et je crois que mon objection est juste, c'est que la commission veuille acheter un petit morceau de terrain ici, un petit morceau là et un petit morceau ailleurs ; il n'y a pas de plan général de ce que l'on se propose de faire. On ne nous dit pas à quoi l'on veut en venir. Je voudrais que les commissaires nous proposassent un plan pour l'information de la Chambre. Si je suis bien renseigné, la commission achètera toute la propriété du séminaire. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire d'acheter tout ce terrain. L'idée des commissaires paraît d'avoir de larges boulevards qui serviront en même temps de parcs, et ces boulevards feront en même temps un grand bien à la ville de Québec et à la localité. Ce que la commission veut réellement faire est de tracer de larges avenues qui aboutiront à la ville de Québec tout comme fait ici à Ottawa la commission d'embellissement. L'amélioration de ces avenues doit-elle nécessairement faire partie du projet des champs de bataille, à moins que l'on nous dise que le parc lui-même sera voisin de ces routes ou avenues, mais cela n'est pas indiqué.

Le plan que le premier ministre nous a montré aujourd'hui ne donne pas l'étendue du terrain que nous possèderons, mais il indique un petit morceau de terre ici, un autre marceau là dont nous n'aurons pas la propriété, et un autre petit morceau que nous possèderons et le tout est morcelé de cette façon.

Le plan de la commission semble être de créer de larges avenues qui relieront les plaines d'Abraham à la ville. Pour construire ces avenues, est-il nécessaire d'acheter tout le terrain du séminaire, et ne pourrait-on pas obtenir le droit de passage sans acheter le tout ? On pourrait avoir l'intention de diviser ce terrain en lots à bâtir et de les vendre. Comme question de finance, le séminaire pourrait très bien dire à la commission des champs de bataille : Faites une bonne route à travers notre terrain, embellissez-la ce qui donnera à notre propriété une valeur plusieurs fois plus grande; nous la diviserons en lots de ville, et nous vous donnerons le droit de passage. Mais la commission veut acheter tout le terrain ce qui coûtera beaucoup d'argent. Qu'avons-nous besoin de tout ce terrain ? Pourquoi la commission ne s'entendrait-elle pas avec les autorités du séminaire pour construire simplement une avenue qui traversera le terrain, ce qui donnerait beaucoup de valeur à cette propriété sans obliger la commission à l'acheter en entier. Voilà comme j'envisage la chose.

M. FOWLER : Je n'étais pas dans la salle lorsque cette question a été discutée en premier lieu. La résolution s'applique-t-elle seulement aux plaines d'Abra-

ham, ou est-ce l'intention du Gouvernement d'acheter tous les autres champs de bataille du pays et d'en faire des parcs ?

M. BARR : Pourquoi l'Angleterre n'achète-t-elle pas le champ de bataille de Waterloo ?

M. SAM. HUGHES : Au commencement, je favorisais l'idée que la commission devait acquérir non seulement toutes les plaines d'Abraham, mais un terrain plus grand encore que celui qui est proposé par le présent amendement au bill. A mon point de vue, je ne crois pas qu'il serait bien de laisser aucune propriété particulière au milieu des plaines d'Abraham. Il vaudrait mieux acquérir le terrain faisant face au fleuve sur lequel se sont déroulées les phases de la bataille, de façon à ce que l'on ait une avenue ininterrompue depuis la citadelle jusqu'au côté droit des plaines.

Ceux qui visitent Québec aujourd'hui ne trouveront qu'un petit champ de 10 acres où devra se faire la grande revue des troupes aux fêtes du tricentenaire. Si l'on mettait à exécution le plan dont j'ai tracé les grandes lignes, si l'on donnait à la compagnie du fusil Ross un emplacement pour sa fabrique ailleurs et si le Gouvernement faisait disparaître cette fabrique des plaines d'Abraham, alors, avec l'amendement proposé, le plan serait assez complet.

La prison sur les plaines d'Abraham fait mauvais effet. Elle est située juste sur le terrain que les troupes françaises occupaient pendant la bataille. Les environs du monument Wolfe ont meilleure apparence aujourd'hui qu'autrefois, mais ce monument n'en est pas moins à une centaine de pieds des cours des maisons voisines. A mon avis, le meilleur plan serait de faire disparaître complètement toutes les constructions depuis la citadelle jusqu'à la droite des plaines, à l'endroit où l'on a élevé la grande estrade pour les spectacles historiques. Cela nécessiterait l'achat de certains terrains, mais ils ne sont pas aussi grands qu'ils semblent l'être sur la carte. La fabrique Ross, qui est la bête noire dans le projet, pourrait être déplacée si le ministre lui donnait un emplacement ailleurs. Je ne crois pas que cela coûterait bien cher, si l'on s'y prenait de la manière suivie ordinairement dans les affaires. On pourrait acheter tout le terrain s'étendant depuis la citadelle jusqu'aux champs de bataille, et alors au cas où il serait nécessaire de faire une grande revue des troupes, il y aurait suffisamment de terrain pour les manœuvres. Même à un point de vue militaire, il serait bon qu'il n'y eut pas d'édifices sur ces terrains.

Sir WILFRID LAURIER : En réponse à la question de mon honorable ami de King (M. Fowler) je puis dire que l'article 5 crée la commission et en donne le but :

La commission pourra acheter, acquérir, et posséder des terres et propriétés immobilières dans la ville de Québec, ou dans les environs, où les grandes batailles ont eu lieu, ou qui ont été occupées alors par les troupes des deux armées.

La commission ne sort pas de Québec ou de ses environs : elle s'en tient aux événements de 1759 et de 1760. En réponse à mon honorable ami de Toronto, je dirai que c'eût été une bonne idée de la part de la commission d'avoir fait un rapport de ce qu'elle se proposait de faire, mais la correspondance que j'ai devant moi montre que la propriété augmente en valeur rapidement et que plus l'on retardera d'acheter plus les prix seront élevés. Le terrain que le séminaire possède à cet endroit a une étendue considérable. Il a été divisé en terrains à bâtir. La commission a décidé, et avec beaucoup d'à-propos à mon avis, d'acheter ce terrain. Le but de la commission est de faire un parc de tout le terrain sur lequel ont eu lieu les batailles, et ceux qui visiteront Québec pourront voir l'endroit précis où Wolfe a débarqué ses troupes et leur a fait escalader la falaise. Le champ de bataille de 1760 sera aussi converti en parc.

(Le comité fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté).

ADOPTION DU PROJET MODIFIANT LA LOI SUR LA TEMPERANCE.

L'hon. M. FIELDING propose que l'objet 64 du tableau des projets et objets d'intérêt public, portant 2e lecture du projet de loi (n° 187), provenant du Sénat, déposé à la Chambre par M. Black, ayant pour but de modifier la loi du Canada sur la tempérance, soit mis en discussion.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas d'objection à ce que cet objet soit mis en discussion, mais j'appelle l'attention de la Chambre sur le fait qu'il est inscrit à l'ordre du jour depuis le 17 juin dernier, et il semble, si le Gouvernement désirait le faire adopter, qu'il n'aurait pas dû en remettre la discussion jusqu'au dernier jour de la session. Pourquoi le Gouvernement a-t-il retardé aussi longtemps à proposer la discussion de ce bill ?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Nous sommes arrivés à la période de la grande liquidation des affaires, et nous donnons le pas aux questions les plus importantes. C'est la seule raison.

M. R. L. BORDEN : Mais, mon honorable ami (l'honorable M. Fielding) choisit le dernier bill inscrit au feuilleton, au lieu de commencer par le commencement.

L'hon. M. FIELDING : Ce n'est pas mon intention de suivre l'ordre dans lequel les bills sont inscrits sur le feuilleton. Nous tenons plutôt compte de leur importance.

(La motion est adoptée et l'objet est mis en discussion.)

Le bill est lu une 2e fois.

M. WILLIAM S. LOGGIE : Le bill est inscrit au nom de l'honorable député de Hants (M. Black), mais je crois savoir que l'honorable député de Guysboro (M. Sinclair) s'est chargé de défendre le projet.

M. RICHARD BLAIN : J'appellerai l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Fisher) sur le fait qu'il s'agit ici d'une loi de tempérance, et je lui demanderai s'il n'y insérera pas un article pour abolir la buvette de la Chambre des communes ?

L'hon. M. PUGSLEY : N'y a-t-il pas déjà longtemps que cette buvette est abolie?

M. LANCASTER : Elle était fort achalandée encore hier.

M. S. W. W. PICKUP : L'objet de ce bill est de modifier la loi de la tempérance du Canada. Douze comtés sur dix-huit dans la Nouvelle-Ecosse ont adopté la loi de tempérance du Canada, connue sous le nom de Scott Act. Pour des raisons particulières, deux comtés ont demandé à rapporter cette loi, de sorte qu'à présent, il ne reste encore dans la province que dix comtés qui y sont soumis. La loi Scott a rendu de grands services dans les endroits où l'opinion publique était en faveur de son application. Le principal amendement proposé dans ce bill est de prohiber le transport de boissons enivrantes d'un comté où la loi Scott n'est pas en vigueur dans un autre où elle l'est. Cette loi ne s'appliquera qu'aux endroits où les électeurs par leur vote auront demandé qu'il n'y ait pas de débit de liqueurs enivrantes, et ne s'appliquera à aucune province ou district qui n'aura pas adopté la loi Scott. Il n'est que juste que l'on respecte la volonté du peuple. Ce bill propose de faire trois modifications à la loi de tempérance, modifications nécessaires pour qu'elle soit appliquée d'une façon satisfaisante.

(La motion est adoptée et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.)

Sur l'article 1er.

M. DAVID HENDERSON : Comme ce bill comporte une extension de la loi de tempérance, je demanderai à l'honorable député qui en est chargé, s'il ne crois pas que pour maintenir la loi Scott dans ces comtés, il ne sera pas nécessaire d'en proposer l'approbation de nouveau aux électeurs. La loi de tempérance du Canada ne peut être appliquée que dans les comtés où elle a été approuvée par les électeurs. Or, si la Chambre apporte à cette loi des changements importants et accorde des pouvoirs plus étendus, sera-t-il nécessaire que les électeurs soient appelés à voter de nouveau afin d'exprimer leur approbation des changements proposés ? Il nous faut prendre bien garde de ne pas détruire la loi en voulant l'amender.

M. FIELDING.

M. FOWLER : Il y a une décision sur ce sujet. Il n'est pas nécessaire qu'il y ait un nouveau vote.

M. E. M. MACDONALD : Oui.

(Le comité fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

RENVOI DU PROJET RELATIF AU TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR VOIE D'EAU.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : L'honorable député d'York-sud (M. W. F. MacLean) a parlé l'autre jour sur le bill (n° 178), provenant du Sénat, relatif au transport des marchandises par voies d'eau. S'il n'y a pas d'objection, et si un député qui s'intéresse au bill veut en proposer la 2e lecture, je serai heureux que l'objet soit mis en délibération.

M. HENDERSON : L'honorable député d'York-sud (M. Maclean) n'est pas ici très souvent ; je ne vois pas pourquoi on lui accorderait des privilèges spéciaux et je m'oppose à la proposition.

M. FOWLER : Je crois que ce bill touche à des questions trop importantes pour que l'on puisse à cette période avancée de la session lui donner toute l'étude nécessaire. Je vois que l'on propose dans ce bill des mesures très draconiennes, et je ne crois pas que l'on devrait nous demander de le voter maintenant.

L'hon. M. FOSTER : Je proteste également. Je ne connais pas ce bill. Il n'est jamais venu devant la Chambre auparavant, ce peut être un bill important, et même un bon bill, mais il n'est pas juste de nous demander, lorsque nous n'avons plus que deux ou trois heures de séance avant la prorogation de la Chambre et qu'il y a à peine quorum, de nous faire entreprendre la discussion de ce bill.

M. R. L. BORDEN : Il est très regrettable que le Gouvernement n'ait pas proposé l'adoption de ce bill avant aujourd'hui. Il figure à l'ordre du jour depuis le 29 mai, et cela n'aurait pris que cinq minutes pour lui faire subir la première lecture et le renvoyer à un comité spécial pour être examiné, et ce comité aurait pu en faire rapport à la Chambre, ce qui n'aurait pris que quelques minutes. Au lieu de cela, le Gouvernement n'a rien fait relativement à ce sujet de grande importance, non seulement pour la navigation, mais plus spécialement pour les expéditeurs et les producteurs de même que pour les autres intéressés. Le bill est resté sur le feuilleton sans qu'on y touche, depuis le 29 mai, et aujourd'hui, à une heure samedi après-midi, le dernier jour de la session—nous l'espérons du moins—on nous demande d'adopter ce bill. Cette proposition est réellement grotesque et absurde. Pourquoi ce bill n'a-t-il pas depuis longtemps déjà

été renvoyé à un sous-comité de cette Chambre pour y être examiné, comme il l'a été au Sénat ?

L'hon. M. FIELDING : Ce bill, bien qu'il puisse être important, n'a jamais été un bill du Gouvernement. Il a été proposé par un membre du Sénat et a été renvoyé à la Chambre des communes, dans le cours ordinaire des choses. Dans la liquidation des travaux parlementaires, on a appelé l'attention du Gouvernement et je l'ai mentionné à la Chambre. Ce n'est pas un bill du Gouvernement, et le Gouvernement n'était pas obligé de le renvoyer au comité. Je l'ai soumis à la Chambre à la demande de l'honorable député d'York-sud (M. Maclean).

M. JOHNSTON : Le bill est inscrit à mon nom, mais je n'en suis pas le promoteur. C'est un bill proposé par l'honorable sénateur Campbell avec qui je l'ai discuté plusieurs fois depuis quelques jours. Il désire beaucoup le voir adopter par la Chambre. Cet honorable sénateur représente que de grands négociants, particulièrement dans l'Ontario, sont en faveur de l'adoption de ce bill à cette session. Il dit que c'est un bill très important ; personnellement, j'en connais très peu de chose. Lorsque le bill a été présenté au Sénat, les armateurs de Montréal et d'ailleurs sont venus le combattre devant le comité. Le sénateur Campbell m'a dit que le représentant du commerce maritime avait consenti à l'adoption du projet, et il a appelé mon attention sur les remarques faites par M. Meredith qui a été entendu devant le comité du Sénat. La Chambre est en possession du rapport de M. Meredith, et je n'ai pas besoin d'en parler de nouveau.

M. LANCASTER : Le fait que l'honorable sénateur Campbell a dit à mon honorable ami que le commerce maritime de Montréal avait consenti à laisser voter ce bill n'est pas une raison suffisante pour que nous l'adoptions. le bill peut être satisfaisant pour le commerce maritime et ne pas l'être pour le public.

M. JOHNSTON : Le public le demande.

M. LANCASTER : Le fait qu'il y a eu un débat au Sénat sur ce bill indique que la question est si vaste et que les changements proposés sont si radicaux que nous devrions au moins le soumettre à un comité spécial de la Chambre qui nous fera rapport. Il n'existe aucune raison pour que nous fassions une exception en faveur de ce bill. Le ministre des Chemins de fer, il y a dix jours, a refusé d'accepter un bill concernant les passages à niveau que la Chambre avait voté unanimement, et lorsqu'il fut amendé par le Sénat et renvoyé ici, le ministre des Chemins de fer refusa de l'adopter parce qu'il arrivait trop tard ; et il y a dix jours de cela.

Bien que ce bill eut pour objet de protéger des centaines de vies humaines, aux passages à niveau des chemins de fer, le ministre des Chemins de fer a refusé de faire une exception en sa faveur. S'il n'était pas bon de faire une exception en faveur d'un bill de cette importance, on ne devrait pas en faire une en faveur du bill actuel.

L'hon. M. FIELDING : Il est évident, vu les divergences d'opinion concernant ce bill, qu'il n'a pas chance d'être adopté. Je demande conséquemment à retirer ma motion.

(Adopté.)

LE RESTAURANT.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT présente le premier rapport du comité mixte des deux Chambres relatif au projet de restaurant.

M. BERGERON : Le comité a-t-il visité l'ancien restaurant ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Non. Je propose que le rapport soit adopté.

(La motion est adoptée.)

REMISE D'HONORAIRE A DAME CATHARINE ANN CANNON.

M. GALLIHER propose :

Que conformément à la requête formulée dans la pétition de Catherine Ann Cannon, présentée ce jour à la Chambre, l'officier compétent soit autorisé à rembourser à la pétitionnaire la somme de $200, payée comme honoraire, en vertu de la règle 88, paragraphe 3 (c) pour le projet de loi (n° 175), adopté par le Sénat sous les lettres RR, tendant à faire droit à dame Catherine Ann Cannon.

Cette somme de $200 est pratiquement une amende imposée parce que la pétition a été présentée une journée ou deux en retard. Elle a été envoyée à Ottawa à temps pour être présentée, mais je l'ai reçu des avocats une journée ou deux en retard. Les raisons pour lesquelles ce remboursement est demandé sont exposées dans la pétition. Cette femme a très peu de ressources, et je crois qu'elle a trois ou quatre enfants à faire vivre. On lui impose cette amende pour des raisons qui ne dépendent pas d'elle ; mais l'inadvertance ou l'omission de la part de quelqu'un ici l'a obligée à emprunter $200 pour payer l'amende imposée.

M. LANCASTER : L'affaire n'a pas été discutée au fond, je suppose, par le Sénat.

M. GALLIHER : Oui, la cause a été entendue et le Sénat a décidé en faveur de la pétitionaire.

(La motion est adoptée.)

QUESTIONS.

RECETTES ET DEPENSES DU RESEAU DE L'INTERCOLONIAL.

M. FOWLER (par M. Lancaster) demande :

1. Quel est le montant des recettes brutes du réseau de l'Intercolonial pour le mois

de juin 1908, et pour les trois mois d'avril à juin, inclusivement?

2. Quel est le chiffre total des frais d'exploitation pour les deux mois d'avril et de mai respectivement?

3. Quel est le chiffre respectif des recettes et des frais d'exploitation pour les mois d'avril, de mai et de juin 1907?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Recettes, avril 1908, $740,576.43 ; recettes, mai 1908, $689,736.62 ; pour les recettes de juin 1908, l'état n'a pas encore été envoyé.

2. Frais dexploitation, avril 1908, $740,-851.01 ; frais d'exploitation, mai 1908, $781,-086.18 ; pour les frais d'exploitation de juin 1908, l'état n'a pas encore été envoyé.

3. Recettes, avril 1907, $817,952.34 ; recettes, may 1907, $799,095.95 ; recettes, juin 1907, $754,141.27.

Frais d'exploitation, avril 1907, $669,-380.90 ; frais d'exploitation, mai 1907, $715,888.88 ; frais d'exploitation, juin 1907, $751,472.47.

GARE DE NEWCASTLE, SUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. FOWLER demande :

1. Qui est inspecteur des travaux exécutés à la station de l'Intercolonial à Newcastle?

2. Par qui a-t-il été proposé, quel est son salaire, et quels montants lui ont été payés jusqu'à date?

3. Un nommé Fallon a-t-il été proposé pour cet emploi par le député fédéral du comté de Northumberland (N.-B.)? Dans l'affirmative, pourquoi cette proposition est-elle restée sans exécution?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

N° 1. H. A. Vye, de New-Castle.

2. Le département n'a pas d'informations. Il a été entendu qu'on lui paierait $3 par jour de rémunération, mais il n'a encore rien touché de cet argent.

3. Non.

MINISTRES CANADIENS A LA CONFERENCE INTERCOLONIALE.

M. BERGERON demande :

1. Quelle somme a été votée par le Parlement pour faire face aux dépenses des ministres canadiens qui ont assisté à la conférence intercoloniale de Londres en 1907?

2. Combien de ministres du Canada ont assisté officiellement à cette conférence?

3. La totalité du crédit voté pour cet objet a-t-elle été dépensée, et combien chaque ministre a-t-il reçu?

4. Quelque autre mission officielle a-t-elle été remplie? Quel ministre en a été chargé et quel montant a été reçu par ce ministre (ou autres ministres) pour ces services?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. $24,000.

2. Trois.

3. Non. Le premier ministre, $6,800, chacun des deux autres $4,000.

M. FOWLER.

4. Oui. Le ministre des Finances après la conférence a été occupé à d'autres travaux.

Il a reçu $3,500 pour acquitter ses dépenses lors des négociations du traité franco-canadien, et $1,730.06 pour les dépenses nécessitées par l'inspection de navires brise-glace.

M. BERGERON : Mon but était aussi de m'enquérir des dépenses des deux ministres qui se sont rendus à Paris au sujet du traité franco-canadien.

L'hon. M. FIELDING : La question ne parle que des ministres qui ont assisté à la conférence coloniale. Si l'on eût mentionné le voyage de Paris, j'aurais pu fournir également les détails désirés.

SUBVENTION EN TERRES AUX CHEMINS DE FER DANS LE NORD-OUEST.

M. CRAWFORD (par M. Turriff) demande:

1. Quelle étendue de terres a été mise de côté pour être octroyées à titre de subventions en terres aux chemins de fer dans la Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest?

2. Quels sont les noms des compagnies qui ont leur part dans ces subventions en terres?

3. Quelles sont les dates auxquelles les terres ont été octroyées aux différentes compagnies?

4. Au 1er juillet 1896, quelle superficie avait été mise de côté pour chaque compagnie?

5. A quelle superficie chaque compagnie avait-elle droit?

6. Quelle était la superficie des terres octroyées par le Parlement avant le 1er juillet 1896?

7. Quelle est la superficie des terres octroyées depuis le 1er juillet 1896?

8. Pour quelle superficie des lettres patentes avaient-elles été émises avant le 1er juillet 1896?

9. Et depuis le 1er juillet 1896?

10. Quelle est l'étendue, pour chaque compagnie, des terres octroyées sous lettres patentes?

11. Quelle est la superficie de ces terres pour lesquelles des lettres patentes n'ont pas encore été émises?

12. Pourquoi cette non-émission de lettres patentes?

13. A combien se sont élevés les frais d'arpentage jusqu'aujourd'hui?

14. A combien s'étaient-ils élevés au 1er juillet 1896?

15. Quand les taxes pourront-elles être prélevées sur les terres octroyées aux différentes compagnies?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Aucune à l'heure qu'il est.

2. Alberta Railway and Irrigation Company (ci-devant la Northwest Coal and Navigation Company, compagnie de chemin de fer Calgary-Edmonton, Canadien du Nord (d'un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à la baie d'Hudson); le Nord-Canadien (ci-devant la Lake Manitoba Railway and Canal Company), chemin de fer canadien du Pacifique, ligne principale, Pacifique-Canadien, extension sur Pipe-

stone, embranchement de Souris; Pacifique-Canadien, embranchement de Souris, Great Northwest Central Railway Company (autrefois Northwest Central Railway Company, Manitoba and Northwest Western Railway Company, Manitoba South Western Colonization Railway Company, Manitoba and South Eastern Railway Company, compagnie de chemin de fer et de navigation de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan, Saskatchewan and Western Railway Company.

3. Alberta Railway and Irrigation Company, 20 juillet 1885 et 23 juin 1887 (autrefois la Northwest Coal and Navigation Company), 2 mai 1889, 26 mars 1890 et 16 mai 1890. Compagnie de chemin de fer Alberta-Athabaska, 23 juin 1887. Brandon and South Western Railway Company, 16 mai 1890 et 23 juillet 1894. Chemin de fer Calgary-Edmonton, 16 mai 1890. Chemin de fer canadien du Nord, 19 avril 1884 (d'un point sur le Pacifique-Canadien jusqu'à la baie d'Hudson). Nord-Canadien, 2 mai 1889 (ci-devant Lake Manitoba and Canal Company), 16 mai 1890. Pacifique-Canadien, ligne principale, 15 février 1881. Pacifique-Canadien, extension sur Pipestone, embranchement de Souris, 16 mai 1890 et 30 septembre 1891. Great Northwest Central Railway Company, 2 juin 1886 (autrefois la Northwest Central Railway Company). Chemin de fer du lac Seul, 16 mai 1890. Medicine Hat Railway and Coal Company, 23 juin 1887. Manitoba and North Western Railway Company, 20 juillet 1885 et 2 juin 1886. Manitoba South Western Colonization Railway Company, 20 juillet 1885 et 30 septembre 1891. Manitoba and South Eastern Railway Company, 16 mai 1890. North Western Railway Company of Canada, 2 mai 1889. Compagnie de chemin de fer et de navigation de Qu'Appelle-lac Long-Saskachewan, 20 juillet 1885 et 23 juin 1887. Red Deer Valley Railway and Coal Company, 2 mai 1889 et 3 septembre 1891. Rocky Mountan Railway and Coal Company, 23 juillet 1894. Saskatchewan and Western Railway Company, 23 juillet 1894. Wood Mountain and Qu'Appelle Railway Company, 2 juin 1886.

	Acres.
4. Alberta Ry. and Irrigation Co. (autrefois la North West Coal and Navigation Co.)	1,114,368
Brandon & South Western Ry. Co.	122,880
Compagnie de chemin de fer Calgary-Edmonton	1,800,000
Nord-Canadien (d'un point sur le Pacifique-Canadien jusqu'à la baie d'Hudson (autrefois L. Manitoba & Canal Co.	30,000,000
Pacifique-Canadien (ligne principale)	26,414,245·10
Pac.-Can., extension sur Pipestone, embranchement de Souris	2,010,870
Pac.-Can., embranchement de Souris	500,000
Great North West Central Ry. Co. (autrefois North west Central Ry. Co.	708,827·16
Manitoba & North Western Ry. Co.	3,000,000
Manitoba South Western Colonization Ry. Co.	2,226,080
Cie de ch. de fer et de navig. Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan	2,822,235·06
Red Deer Valley Railway and Coal Co.	322,500
	71,042,005:32
5. Alberta Railway & Irrigation Co. (autrefois la North West Coal & Navigation Co.)	1,114,368
Cie de ch. de fer Calgary à Edmonton	1,888,448
Canadien-Nord (d'un point sur le C.-P.-R. à la baie d'Hudson) Canadien-Nord (autrefois L. Manitoba & Canal Co.	3,321,408
Cie de ch. de canadien-Pacifique (ligne principale)	18206,986
Pac.-Can., extension de Pipestone, embranch. de Souris	200,320
Pac.-Can., embranchement de Souris	1,408,704
Cie de ch. de fer Great North West Central (autrefois Cie de ch. de fer North West Central)	320,000
Cie de ch. de fer Manitoba et de Colonisation	1,396,800
5. Cie de ch. de fer Manitoba and Southwestern	680,320
Cie de ch. de fer et de navigation Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan	1,625,344
Cie de ch. de fer Saskatchewan and Western	98,880
6. Superficie octroyée par le Parlement avant le 1er juillet 1896	56,087,072
7. Superficie octroyée par le Parlement depuis le 1er juillet 1896	Néant.
8. Alberta Railway and Irrigation Co. (autrefois Northwest Coal & Navigation Co.)	203,046:57
Cie de ch. de fer Calgary et Edmonton	4,535:24
Nord-Canadien (d'un point sur le Can. Pac. à la baie d'Hudson), titre non octroyé.	

	Acres.
Nord-Canadien (autrefois Lake Manitoba and Canal Co.), titre non octroyé.	
Cie de ch. de fer canadien du Pacifique, ligne principale	1,334,982.77
Pac.-Can., extension de Pipestone, embranchement de Souris, titre non octroyé.	
Pac.-Can., embranchement de Souris, titre non octroyé.	
Great Northwest Central Ry. Co. (autrefois Northwest Central Ry. Co.), titre non octroyé.	
Compagnie du chemin de fer Manitoba and Northwest	241,933.94
Compagnie du chemin de fer Manitoba Southwestern Colonization	40,950.32
Compagnie du chemin de fer Manitoba Southeastern, titre non octroyé.	
Compagnie de chemin de fer et de navigation Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan	1,638.44
Compagnie du chemin de fer Saskatchewan and Western, titre non octroyé.	
	1,827,087.28
9. Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, tous titres octroyés	911,321.43
Compagnie du chemin de fer Calgary-Edmonton	1,408,234.78
Compagnie du chemin de fer canadien du Nord	2,523,949.03
Ligne principale du Pacifique-Canadien	16,776,741.67
Extension sur Pipestone et embranchement de Souris du Pacifique-Canadien	121,131.17
Embranchement Souris du Pacifique-Canadien	1,393,070.37
Compagnie du chemin de fer Great Northwest Central, tous titres octroyés	320,000.00
Compagnie du chemin de fer Manitoba and Northwestern	1,257,625.98
Compagnie du chemin de fer Manitoba Southwestern	909,687.01
Compagnie du chemin de fer Manitoba Southeastern	678,358.24
Compagnie de chemin de fer et de navigation Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan	1,130,436.22
Compagnie du chemin de fer Saskatchewan and Western, tous titres octroyés	98,880
	27,529,435.88
10. Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta	1,114,368
Compagnie du chemin de fer Calgary-Edmonton	1,412,770
Compagnie du chemin de fer canadien du Nord	2,523,949.03
Ligne principale du Pacifique-Canadien	18,111,724.44
Extension sur Pipestone et embranchement Souris du Pacifique-Canadien	121,131.17
Embranchement Souris du Pacifique-Canadien	1,393,070.37
Compagnie du chemin de fer Great Northwest Central	320,000
Compagnie du chemin de fer Manitoba and Northwestern	1,499,559.92
Compagnie du chemin de fer Manitoba Southwestern Colonization	950,537.33
Compagnie du chemin de fer Manitoba et Southeastern	678,358.24
Compagnie de chemin de fer et de navigation Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan	1,132,074.66
Compagnie du chemin de fer Saskatchewan and Western	98,880
	29,356,523.16
11. Alberta Railway & Irrigation Co. (tous titres octroyés.	Acres.
Calgary and Edmonton Ry. Co.	475,678
Canadian Northern Ry. Co.	797,458.97
Canadian Pacific Ry. Co. Main Line	95,261.56
C.P.R. Extension sur Pipestone. Embranchement de Souris	79,188.83
C.P.R. Embranchement de Souris	15,633.63
Great Northwest Central Ry. Co. (tous titres octroyés).	
Manitoba and Northwestern Ry. Co.	1,816.08
Manitoba & Southeastern Ry. Co.	1,961.76
Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railroad & Steamboat C.	493,269.34

	Acres.
Saskatchewan & Western Ry. Co. (tous titres octroyés).	
	2.406,430:84

12. Compagnie du chemin de fer Calgary-Edmonton—407,412 acres retenus en garantie du remboursement de l'argent avancé à la compagnie d'après un transport daté le 21 juin 1890, 67,762—92 acres rachetés par le Gouvernement au prix de $2 l'acre, le montant ainsi obtenu de l'achat de ces terrains par l'Etat a été appliqué au paiement des frais d'arpentage imputables sur le compte de la compagnie qui a obtenu ces terres. Le reste, 513 acres .08, sera soumis au choix de la compagnie et l'octroi du titre suivra immédiatement ce choix.

Compagnie du chemin de fer canadien du Nord.—$532,800 acres en garantie du remboursement de l'argent avancé à la suite de transferts opérés le 8 février 1896 et le 12 mai 1896. 236,863 acres .61 réservés suivant le bon plaisir du Gouverneur en conseil pour la construction de la dernière section sud de la ligne de la Mission-du-Pas. Les titres sur le reste, soit 27,798 acres .36, sont en voie de concession, excepté où il n'y a pas d'arpentages de faits.

Chemin de fer canadien du Pacifique, tronçon principal—45,316 acres dont les titres sont en voie de concession. 4,928 acres .5 qui sont en coupe forestière, et pour lesquels on ne peut octroyer de titres avant que le bois soit coupé. Le reste, 45,017 acres .06 n'est pas encore arpenté.

Chemin de fer canadien du Pacifique, extension sur Pipestone, embranchement de Souris.—Restant de 79,188 acres .93 non arpentés.

Chemin de fer canadien du Pacifique, embranchement de Souris,—Restant de 15,633 acres .63 non arpentés.

Compagnie du chemin de fer Manitoba and Northwestern.—Le reste, 1,816 acres .08 sous réserve en attendant le collationnement des états du département et ceux de la compagnie.

Manitoba Southwestern Colonization Railway Company.—Titres en voie d'exécution sur 443,311 acres .51 réservés en attendant le paiement des frais d'arpentage. Le reste, 2,851 acres .16, a été choisi par la compagnie.

Compagnie du chemin de fer Manitoba and Southeastern.—810 acres réservés en attendant le règlement des réclamations des squatters. La balance, 1,161 acres .76, non arpentée.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Qu'Appelle-lac Long-Saskatchewan.—Réservé en garantie du remboursement de l'argent avancé à la compagnie d'après un transfert qui porte la date du 5 août 1889.

13. Montant des frais d'arpentage à ce jour, $724,479.39.

14. Montant des frais d'arpentage relatifs à la concession de terrains au chemin de fer, depuis le 30 juin 1896, $56,537.18.

15. Depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 3 juillet 1908, $667,942.21.

16. Lors de l'octroi du titre, excepté dans le cas de subventions accordées pour la construction de la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique. Dans ce dernier cas, il existe d'après la charte primitive accordée à cette compagnie une exemption pour vingt ans.

DEPENSE DE LA COMMISSION DU TRANSCONTINENTAL.

L'hon. M. FOSTER demande :

1. Quelle a été, chaque année, la dépense totale de la commission du Transcontinental, y compris appointements, loyers voyages et menues dépenses, et toutes choses qui ne se rattachent pas à la construction ?

2. Ces dépenses sont-elles portées au compte de construction et inscrites au débit de la division Est du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Les dépenses totales pour tous salaires, loyers, voyages et frais imprévus pour chaque année au siège général et sur les lignes, se répartissent comme suit ?

1904-1905	$ 778,363 63
1905-1906	1,755,668 34
1906-1907	948,007 86
1907-1908	1,009,846 29
	$4,491,886 12

2. Oui. Toutes les dépenses de la commission du Transcontinental sont réglés par l'article 15 de la convention annexée à la loi relative au chemin de fer transcontinental, et doivent être imputable sur le coût de construction.

PONT DE QUEBEC.—APPOINTEMENTS DES FONCTIONAIRES.

L'hon. M. FOSTER demande :

1. Quels montants ont été payés, annuellement, aux directeurs et fonctionnaires de la compagnie du pont de Québec?

2. Quel montant leur est payé actuellement, et quelle somme, par année, à chacun d'eux?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. $500 aux directeurs ; $2,400 au secrétaire ; $6,000 à l'ingénieur en chef.

2. Depuis l'effondrement du pont les directeurs ne reçoivent rien. Le secrétaire et l'ingénieur en chef touchent les appointements mentionnés plus haut, vu que leur engagement ne se termine qu'au 1er septembre prochain.

PRIVILEGE DE PECHER LE SAUMON à LA SEINE.

M. FOWLER demande :

En vertu de quel droit le gouvernement fédéral accorde-t-il ou refuse-t-il le privilège de pêcher le saumon en se servant de seines, dans la rivière Ristigouche?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Du droit de légiférer en ce qui se rapporte aux pêcheries du littoral et de l'intérieur, accordé par le paragraphe 12 de l'article 91 de la Constitution de 1867.

Toute question qui peut se soulever quant aux intérêts de propriétaire sous ce rapport est suspendue à la suite d'une convention tacite avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick, d'après laquelle le gouvernement fédéral confère ces permis de pêche, en attendant le règlement de la juridiction et des droits relatifs des parties intéressées.

LES ETATS DE M. CONGDON.—GRAINES DE SEMENCE.—L'INDUSTRIE DES LAINAGES ET LE TARIF.

L'hon. M. FOSTER : Avant qu'on passe aux affaires du Gouvernement, je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) sur une question qu'on lui a posée hier au sujet de deux affaires ; je demanderais aussi au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) s'il a ici la requête de ceux qui se livrent à l'industrie des lainages, et qu'il devait déposer.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je dépose sur le bureau la correspondance échangée avec les manufacturiers de lainages relativement à cette industrie.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : En réponse à la demande de renseignements faite par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), je dirai que j'ai envoyé, il y a quelques temps, un télégramme au Yukon et que j'ai reçu la réponse suivante de M. Henderson, commissaire du Yukon :

Les livres et les comptes de Congdon en sa qualité d'administrateur public examinés par le personnel du bureau du contrôleur sous la direction du commissaire Ross, remis à Newlands son successeur, puis lors de la démission de Newlands, examinés à la satisfaction de Senkler qui lui a succédé; examinés l'été dernier par Beddoe, du département de l'Intérieur; font en ce moment l'objet d'un examen par Stockton, du département de l'auditeur général.

Quant à la question se rapportant à la distribution des graines de semence, je dois dire que les documents que j'espérais pouvoir déposer sur le bureau en imprimé sont entre les mains de l'imprimeur, mais je pense les déposer aujourd'hui avant que la séance soit levée.

M. GRAHAM.

L'hon. M. FOSTER : Je crois savoir qu'il existe un mémoire de l'association des manufacturiers contenant les raisons sur lesquelles ces derniers basaient leur requête.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai reçu la dépêche suivante de l'association des manufacturiers canadiens :

Toronto, 16 juillet 1908.

Sir Wilfrid Laurier,
Chambre des communes, Ottawa.

Le conseil exécutif de l'association des manufacturiers canadiens en ce moment en session, sachant que par suite de l'état de choses actuel créé par le tarif, un certain nombre des plus grandes fabriques de lainages du Canada sont menacées de disparaître avant un an, s'adresse à vous pour obtenir un soulagement immédiat. Ce que deux cents manufacturiers de lainages vous ont demandé dans le mémoire qu'ils vous ont soumis, c'est de les sauver au moins de la ruine. Les milliers d'ouvriers qu'ils emploient et qui comptent sur eux pour leur subsistance et les cultivateurs ont déjà trouvé un emploi rémunérateur dans l'élevage des moutons se joignent à nous pour demander instamment que cette question importante soit réglée avant la prorogation du Parlement. L'association attend votre réponse.

(Signé) : L'assocition des manufacturiers canadiens.

J'ai répondu le même jour par le télégramme suivant :

Ottawa, 16 juillet 1908.

Association des manufacturiers canadiens,
Toronto.

Le Gouvernement regrette que les renseignements qu'il possède à l'heure qu'il est ne lui permettent pas d'accepter les propositions relatives à une augmentation de droit sur les lainages. Dans un pays dont le climat est semblable à celui du Canada, le coût des lainages devient une question d'une très grande importance. Une proposition demandant d'augmenter l'impôt sur ce qu'on pourrait appeler presque une nécessité de la vie, soulève naturellement beaucoup d'opposition chez les consommateurs et chez ceux qui les représentent. Dans plus d'une occasion le Gouvernement a donné des preuves de son appréciation de l'importance de cette industrie et de son désir de l'encourager raisonnablement. Il estime que, dans une certaine mesure les difficultés que doivent traverser aujourd'hui les manufacturiers, ne sont pas dues au tarif mais à un marasme commercial qu'il croit n'être que témporaire. Cette opinion est fortifiée par le fait que dans la république voisine où le tarif est très élevé dans le cas des lainages, il y a eu diminution dans le commerce. Le Gouvernement, tenant compte de ce qu'il doit à le population des différentes parties du pays, estime que le moment n'est pas venu d'adopter une politique de droits plus élevés, surtout dans le cas des articles nécessaires à la vie. Les plaintes qu'ont fait entendre les industriels en lainages sur les contraventions aux lois douanières sont étudiées avec soin, et s'il est démontré qu'elles sont bien fondées, le Gouvernement appliquera le remède voulu. Les questions de revision du tarif quant à

cette industrie, ne peuvent être discutées au cours des quelques heures que doit encore durer cette session. Nous pouvons assurer les manufacturiers que nous apprécions parfaitement l'importance de leur industrie, et si nous ne pouvons, à l'heure qu'il est, nous rendre à leurs désirs, c'est parce que nous devons tenir compte aussi des besoins de toutes les classes de la population du Canada.

(Signe): WILFRID LAURIER.

L'hon. M. FOSTER : Je crois savoir qu'un mémoire accompagnait cette requête. Mon très honorable ami aurait-il l'obligeance de le déposer sur le bureau ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, lundi matin ; peut-être cet après-midi.

ADOPTION DES MODIFICATIONS DU SENAT AU PROJET SUR LE SERVICE CIVIL.

La Chambre passe à la discussion des modifications du Sénat au projet (n° 189), déposé par M. Fisher, tendant à modifier la loi sur le service civil.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais obtenir certaines explications sur ces amendements.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Le seul changement important, c'est l'addition d'un article d'après lequel cette loi viendra en vigueur le 1er septembre. Les autres amendements ne font que changer certains mots, dans le but, de l'avis du Sénat, de rendre cette loi plus claire ; mais ils ne modifient pas le sens même des dispositions.

M. R. L. BORDEN : Je ne serais pas prêt à partager l'opinion du ministre de l'Agriculture au sujet de l'amendement apporté par le Sénat à l'article 45. J'observe qu'à la fin de cet article le Sénat a ajouté les mots suivants :

Ou, si pareille action est nécessaire durant les vacances du Parlement, par décret du Gouverneur en conseil, sauf ratification par les deux Chambres à la session suivante.

Je ne vois pas la nécessité de cet amendement.

L'hon. M. FISHER : Les principaux fonctionnaires des deux Chambres et spécialement les bibliothécaires du Parlement ont insisté pour faire adopter cet amendement. Pendant les vacances parlementaires personne, d'après cette loi, ne possède l'autorité suffisante pour agir dans ce cas-là.

M. FOWLER : Pour voir à ce qu'on doit faire ? Je n'ai pas une copie de ces amendements.

L'hon. M. FISHER : Je prendrai ces amendements l'un après l'autre. Le premier se rapporte au paragraphe 2 et est rédigé comme suit :

Le mot " maintenant " employé dans cette loi signifiera la date de la mise en vigueur de cette loi.

Cette disposition est nécessaire, vu que cette loi viendra en vigueur le 1er septembre. L'amendement suivant se rapporte à l'article 8 ainsi conçu :

Dès que cela sera praticable après la mise en vigueur de la loi, le chef de chaque département s'occupera à faire déterminer et définir par décret du conseil l'organisation de son département.

Le Sénat a ajouté les mots suivants :

....en tenant compte de la situation actuelle de chaque fonctionnaire ou commis, suivant le cas.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce que les sénateurs entendent par cela ?

L'hon. M. FISHER : Je comprends qu'ils veulent simplement sauvegarder la situation actuelle des commis. Je ne croyais pas que cela fût nécessaire, mais le Sénat en a jugé autrement.

M. FOWLER : Si ces mots ont une portée quelconque, ils empêchent qu'on atteigne le but que cette disposition semblait indiquer. En disant : " en tenant compte de la situation actuelle de chaque fonctionnaire ou commis, suivant le cas," on restreint l'action du ministre ; comment peut-il réorganiser son département ?

L'hon. M. FISHER : Je ne crois pas que ces mots aient la portée que redoute mon honorable ami. Je croyais que l'article était assez complet sous ce rapport, et je ne pensais pas que ces mots fussent de nature à modifier le sens de l'article. L'amendement suivant se rapporte à l'article 38 qui se trouverait ainsi libellé comme suit :

Nonobstant toute disposition de la loi du service civil ou tous mots à cet effet qui seront considérés suffisants pour autoriser le paiement de tous appointements ou rémunérations comme susdit.

Je crois que cela rend l'article plus clair. Un autre amendement se rapporte à l'article 45 ; dans la 25e ligne, le Sénat a inséré " ou sous la loi du service civil ". Jusqu'à un certain point cela étend l'application de cet article non seulement aux articles y indiquées, mais à tout article de cette loi où le Gouverneur en conseil agit à l'égard des fonctionnaires de la Chambre des communes ou du Sénat. Les sénateurs ont ajouté ce qui suit à la fin de cet article :

Ou, si pareille action est nécessaire pendant les vacances du Parlement, par décret du Gouverneur en conseil, sauf ratification par les deux Chambres à la session suivante.

C'est à la demande des principaux fonctionnaires du Sénat, de la Chambre des communes et de la bibliothèque que cette disposition est ajoutée. Les bibliothécaires ont fait observer que pendant les vacances du Parlement, quand il serait absolument impossible d'obtenir une résolution conjointe des deux Chambres, ils auraient les bras absolument liés et ne pourraient rien faire ; il leur serait impossible de classifier

leurs employés ou de travailler à l'organisation de ce département.

M. FOWLER : Ils auraient le droit disciplinaire accordé aux sous-ministres ; ils pourraient assurément faire leur travail sans cet amendement.

M. R. L. BORDEN : Je ne puis voir la nécessité de cet amendement. La question de classification peut être réglée par similitude et quel besoin pressant peut-il exister d'agir dans ces cas-ci pendant les vacances ? Je ne saisis pas parfaitement le sujet, mais certainement on n'a pas fourni à la Chambre une explication pouvant motiver l'intervention du Gouverneur en conseil.

M. FOWLER : Il me semble qu'il ne peut surgir de circonstances qui nécessitent une disposition semblable.

L'hon. M. FISHER : L'amendement dit : "S'il devient nécessaire d'adopter telle mesure, durant la vacance de la Chambre." Cela s'entend d'une affaire d'urgence. S'il n'est pas nécessaire de prendre pareille mesure, on s'abstiendrait d'intervenir.

M. FOWLER : De l'avis du ministre, peut-il surgir une situation qui demande l'application de pareille mesure ? Même une rébellion pourrait être réprimée par les officiers.

(Les amendements sont lus pour la 1re et la 2e fois et adoptés.)

ADOPTION DES MODIFICATIONS DU SENAT AU PROJET RELATIF AUX TERRES FEDERALES.

La Chambre passe à la discussion de l'amendement apporté par le Sénat, au bill (n° 191) tendant à modifier et à refondre les lois touchant les terres publiques de la Puissance.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : On a apporté à l'article 15 un amendement ajoutant un paragraphe sous la rubrique "annulation d'inscription". Voici le texte du nouveau paragraphe :

Est coupable d'un acte criminel et passible de deux années d'emprisonnement, celui qui achète, échange ou vend ou fait profession d'acheter, d'échanger ou de vendre tout terrain ou intérêt ou part prépondérante dans un terrain pouvant faire l'objet d'une inscription ou fond pour lequel il a été accordé une inscription de homestead, avant l'émission du titre.

Au cours de la délibération de ce projet de loi devant les Communes, on supposait que ce délit qui est d'assez fréquente occurrence était couvert par les dispositions du Code criminel ; mais après plus mûre délibération, on crut que ce délit n'était pas atteint par ces dispositions et par conséquent le Sénat a ajouté cet amendement.

M. FISHER.

M. LAKE : Le ministre va-t-il prendre quelque mesure spéciale, pour le 1er septembre, en vue de la grande affluence de colons qui assiégeront les bureaux des terres pour obtenir leurs concessions ?

L'hon. M. OLIVER : Nous ferons l'impossible, mais il y a réellement des conditions auxquelles il est bien difficile de faire face.

M. LAKE : A mon avis, il faudrait publier une proclamation et transmettre un avis général au bureau de poste, relativement aux conditions à observer.

L'hon. M. OLIVER : Nous donnerons tous les renseignements possibles.

L'hon. M. FOSTER : Il n'y a pas d'applications qui soient valides avant le 1er septembre ?

L'hon. M. OLIVER : Non.

L'hon. M. FOSTER : Disons qu'il y ait des acheteurs sur place, à la recherche de terrains, et que le 1er septembre il se produise une course au clocher comme celle qui a eu lieu à Oklahoma, dans quel ordre recevra-t-on les demandes ?

L'hon. M. OLIVER : C'est celui qui arrivera le premier.

L'hon. M. FOSTER : A l'heure fixée par la proclamation ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

L'hon. M. FOSTER : C'est l'homme fort qui l'emportera sans doute.

(La motion est adoptée et l'amendement est lu une 1re et 2e fois et adopté.)

La séance suspendue à une heure, est reprise à trois heures.

ADOPTION DES MODIFICATIONS DU SENAT AU PROJET RELATIF A LA PROHIBITION DE L'OPIUM.

L'hon. M. LEMIEUX propose que l'amendement apporté par le Sénat au projet (n° 205) prohibant l'importation, la fabrication et la vente de l'opium pour usages autres que ceux de la médecine, soit lu pour la 2e fois et adopté.

L'hon. M. FOSTER : Quel est l'objet de l'amendement ?

L'hon. M. LEMIEUX : L'objet de l'amendement est d'accorder aux marchands d'opium un délai de six mois, pour se débarrasser de l'opium qu'ils ont importé. Durant ces six mois, l'opium sera en entrepôt et sera exporté au dehors.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce que le bill n'accorde pas un délai de trois mois ?

L'hon. M. LEMIEUX : Non, le bill n'accorde aucun délai

M. BLAIN : Je ne m'explique pas qu'il faille accorder un délai de six mois aux marchands d'opium pour se débarrasser de leur stock. Ce délai me semble trop long. Si c'est là un abus qui appelle l'application d'une loi draconienne, loi que j'approuve soit dit en passant, il pourrait résulter de grands inconvénients de ce délai de six mois.

L'hon. M. LEMIEUX : Durant les six mois de délai, les marchands n'auront pas le droit de vendre de l'opium au pays, pour des usages autres que ceux de la médecine. Cet opium restera en entrepôt et les marchands devront fournir des cautions à cet effet, conformément aux règlements qu'établira le ministre des Douanes. Je dois ajouter qu'ils ont demandé un délai de huit ans, prétendant que la quantité d'opium qu'ils avaient en main les autorisait à faire cette demande. Eu égard au mode suivi dans la fabrication ou le traitement de l'opium, il n'est possible de le vendre qu'au bout de quelques années. Nous n'avons pas jugé utile d'accéder à cette demande, mais nous avons pensé qu'il convenait d'accorder à ces marchands un délai légitime, pour leur faciliter l'exportation de leur stock.

M. R. L. BORDEN : Ce délai me semble légitime, car autrement la loi équivaudrait à la confiscation. Si je ne me trompe, d'après les explications du ministre et d'après le texte de l'amendement, cela n'autorise pas au Canada la vente interdite par le bill. La prohibition relative à la vente s'appliquera toujours comme à l'époque de l'adoption du bill par la Chambre ; seulement on accorde un délai de six mois durant lequel il est permis aux marchands d'opium de garder cet opium chez eux pour la vente, mais non pas pour la vente au Canada.

L'hon. M. LEMIEUX : C'est parfaitement exact.

M. BLAIN : L'explication donnée par le ministre est parfaitement satisfaisante.

(La motion est adoptée, l'amendement est lu une 1re et 2e fois et adopté.)

ADOPTION DES MODIFICATIONS DU SENAT AU BILL RELATIF A LA PRIME ACCORDEE AUX VOLONTAIRES DU SUD-AFRICAIN.

L'hon. M. OLIVER propose que les amendements apportés par le Sénat au bill (n° 109) tendant à autoriser l'octroi d'une prime aux volontaires qui ont servi la couronne dans le Sud-Africain soient lu pour la 2e fois et adopté.

M. R. L. BORDEN : Quel sera l'effet de la modification apportée à l'expression " officier, sous-officier ou soldat ", remplacée par le mot " volontaire."

L'hon. M. OLIVER : D'après nos prévisions, cela n'entraînera pas de changement. Dans la première ébauche du bill figurait le mot " volontaire " alors quelqu'un suggéra de substituer à ce mot l'expression " officier, sous-officier et soldat ". Dans la troisième rédaction on revint au mot " volontaire," au deuxième article et cette modification aurait dû aussi figurer dans le troisième article, afin de le rendre conforme au texte du deuxième. Le Sénat a observé ce manque d'uniformité, et a apporté un amendement tendant à rendre le 3e article conforme au 2e. Le mot " volontaires " comprendra le mot " officiers ". Le Sénat modifie aussi l'expression " sœurs hospotalières " au 2e paragraphe qu'il remplace par l'expression " infirmières ". L'expression " sœurs hospitalières " et est le mot technique qu'il convient d'appliquer à ces infirmières ; mais il ne semble pas nécessaire de refuser notre acquiescement à cette modification, bien que l'expression employée par le Sénat ne soit pas la bonne expression technique.

M. LAKE : Cela ne change rien au sens du bill ?

L'hon. M. OLIVER : Non.

(Les amendements sont lus pour la 1re et la 2e fois et adoptés.)

DECLARATION AU SUJET DES DROITS SUR LES MATERIAUX POUR LES TUNNELS INTERNATIONAUX.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) : Monsieur l'Orateur, comme les crédits du ministère des Douanes ont été adoptés en épreuve définitive, il y a quelque temps, je n'aurai plus l'occasion de saisir la Chambre d'une question au sujet de laquelle je désirerais donner quelques éclaircissements. Il a surgi une question qui a été discutée par tout le pays, question dont l'association des manufacturiers et la presse se sont emparés ; il s'agit de savoir si la décision rendue par notre ministère à l'égard de l'admission des matériaux entrant dans la construction du tunnel de Détroit est plus libérale que celle rendue par le département des Etats-Unis. Le département a pensé que les instructions du gouvernement des Etats-Unis nous autorisaient suffisamment à prendre pareille attitude, et cela en toute sécurité. Cependant, le député de Kent-ouest (M. Clements) et le député de Brantford (M. Cockshutt) se sont rangés à cet avis et subséquemment le député de Toronto-nord (M. Foster) pensa que le doute était possible. Tel ne fut pas notre avis, mais par déférence pour leurs observations et afin de faire disparaître tout doute à cet égard, je priai le commissaire

d'aller de nouveau aux renseignements auprès du département du Trésor à Washington, bien qu'il me répugnât de le faire, vu que cela semblait indiquer que la lettre précédente n'était pas assez lucide. Voici la correspondance échangée entre les deux départements :

Division des douanes,
Département du Trésor, office du secrétaire,
Washington, 24 juin 1908.

L'hon. John McDougald,
Commissaire canadien des douanes,
Ottawa, Canada.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 18 courant relativement à l'admission en franchise douanière des matériaux utilisés dans la construction du tunnel entre le Canada, et les Etats-Unis, à Détroit, Michigan.

La lettre adressée par le département, le 13 mars dernier, au percepteur des douanes à Détroit, lettre dont un exemplaire fidèle est annexé à votre lettre, doit s'entendre, ainsi que vous l'interprétez à bon droit, comme autorisant l'entrée en franchise de tous les matériaux utilisés dans le tunnel soit sous l'eau soit du côté américain, sauf les matériaux employés à la surface sur l'abord découvert du tunnel.

Respectueusement,
(Signé): J. B. REYNOLDS,
Sous-secrétaire.

Département des Douanes,
Ottawa, 18 juin 1908.

Le sous-secrétaire du Trésor,
Washington, D.C.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous dire que le tarif des douanes du Canada, 1907, contient la disposition suivante relative à l'admission en franchise des matériaux utilisés dans les ponts et les tunnels internationaux, savoir:

596. Matériaux à utiliser au Canada pour la construction de ponts et de tunnels, traversant la frontière entre les Etats-Unis et le Canada, quand, dans les mêmes conditions, des matériaux similaires sont admis en franchise aux Etats-Unis, sous le régime des règlements établis par le ministre des Douanes. En franchise.

En conformité de cette disposition, les entrepreneurs du tunnel de la rivière Détroit, entre Détroit (Michigan), et Windsor (Ontarin), importent aujourd'hui en franchise les matériaux pour toute la partie couverte du tunnel du côté canadien, les abords découverts non compris.

Le département a reçu un exemplaire des instructions du département du Trésor à cet égard, et dont voici le texte:

Division des douanes,
Département du Trésor,
Office du secrétaire, Washington.
41072, C.A.H.
13 mars 1908,
C.P.M.

Le percepteur des douanes,
Détroit, Michigan

Monsieur,—Le département a reçu votre lettre du 6 du courant, relativement à l'importation en franchise douanière des outils et matériaux utilisés dans la construction du tunnel entre le Canada et les Etats-Unis, sur la rivière Détroit. La question de l'admission en franchise de matériaux utilisés dans la construction d'un tunnel entre le Canada et les Etats-Unis a été étudiée par le département, relativement à la construction du tunnel entre Port-Huron et Sarnia (Ontario). Il a été décidé que tous les matériaux importés aux Etats-Unis pour plus de commodité puis utilisés dans le tunnel ne doivent pas être considérés comme des importations imposables, quelle que soit la partie du tunnel où on les utilise. Quant aux matériaux utilisés à la surface, dans les abords du tunnel du côté américain, il a été décidé qu'il sont soumis au paiement des droits de douane. Vous agirez en conséquence.

Respectueusement,
(Signé): BEEKMAN WINTHROP.
Sous-secrétaire.

Le département des Douanes infère de votre lettre au percepteur à Détroit, qu'elle couvre les matériaux utilisés dans toute la longueur du tunnel, du côté américain, soit sous l'eau, soit sur le rivage, à l'exclusion de l'abord découvert à l'extrémité du tunnel. Quoi qu'il en soit, dans la Chambre des communes on a soulevé une question et fait des allégations portant que, d'après votre décision citée plus haut, les matériaux d'origine canadienne ne peuvent être admis en franchise douanière aux Etats-Unis que lorsqu'on les utilise dans cette partie du tunnel qui est sous les eaux de la rivière Détroit, et non pas pour cette partie du tunnel qui se trouve sur la terre ferme, au-delà de la rivière, du côté américain.

Comme l'article de notre tarif est basé sur l'établissement de conditions similaires de la part de votre gouvernement, voudriez-vous bien nous dire si l'interprétation donnée à votre décision par ce département est exacte.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
Le commissaire des douanes.

L'hon. M. FOSTER : La réponse des Etats-Unis ne laisse planer aucun doute sur l'interprétation que les autorités américaines donnent à leur décision. Il est regrettable que ces éclaircissements aient retardé de plusieurs mois ou même de plusieurs années, car cela nous aurait épargné bien des débats inutiles. Le sens de ces règlements étant ainsi établi, le département pourrait-il user de son influence auprès des entrepreneurs, pour veiller à ce que les fabricants et les ouvriers canadiens puissent concurrencer les Américains dans l'achat des matériaux et dans la main-d'œuvre. Est-il possible au ministère d'user de son influence en ce sens, vu que le tunnel semble divisé à peu près également entre les deux pays au point de vue de la distance ?

L'hon. M. PATERSON : S'il m'est permis de revenir sur un débat antérieur, je rappellerai que les entrepreneurs ont déclaré dans des lettres qui ont été soumises à la Chambre qu'ils avaient acheté $160,000 ou $170,000 valant de matériaux au Canada. J'ai aussi donné lecture de lettres dans les-

quelles les entrepreneurs affirment qu'ils ont demandé aux fabricants de ciment de présenter des soumissions, mais que ces derniers pour une raison quelconque, semblent n'avoir pas désiré le faire, quelques-uns ayant refusé de soumissionner les travaux et nul d'entre eux ne s'étant donné la peine de s'aboucher personnellement avec les entrepreneurs. Les marchands ne sauraient espérer qu'on veille à leurs propres intérêts, s'ils ne veulent pas les soigner eux-mêmes ; et lorsqu'il s'agit d'achats de cette importance, ils semblent avoir fait preuve de fort peu de zèle pour leurs propres intérêts. Sans doute, grâce aux dispositions du tarif, nous obtiendrons un fort montant de recettes sur les marchandises importées des Etats-Unis en vue de leur utilisation dans les abords du tunnel du côté canadien. Nos nationaux sont donc en mesure de bénéficier de la réciprocité à cet égard et d'accaparer une partie de ce commerce en fournissant des matériaux pour le tunnel du côté américain, vu qu'ils peuvent concurrencer sur un pied d'égalité les Américains même du côté américain, la disposition des tarifs leur assurant la réciprocité. Par conséquent, si nos fabricants de ciment sont en mesure d'obtenir un excédent de produits ils auront sans doute l'avantage de placer ces produits. La chose va sans dire, nous ne pouvons forcer la main à personne.

L'hon M. FOSTER : Non le marché est déjà passé.

L'hon. M. PATERSON : Mais si nos fabricants de ciment surtout désirent obtenir une partie de ce commerce, ils sont en mesure de le faire. Les matériaux qui entrent dans la construction des abords découverts des deux côtés du tunnel, sont passibles de droits de douane ; nos fabricants de ciment, à mon avis, ne seraient guère en lieu de concurrencer les Américains pour les autres matériaux. Nos producteurs bénéficiant d'un droit fort élevé sur le ciment, ils fourniront sans doute tout le ciment qui sera utilisé sur les abords découverts du côté canadien.

Une autre objection qu'on a soulevée, c'est qu'on emploie pour ces travaux des ouvriers américains et que les ouvriers canadiens sont éliminés. On affirme qu'on a donné de l'emploi à tous les Canadiens qui en ont demandé et que des milliers de dollars sont ainsi tombés dans la poche des ouvriers canadiens. Je me persuade volontiers qu'il en est ainsi. Il n'y a pas un grand nombre d'ouvriers qui tiennent à se livrer à ce genre de travaux qui offrent certains périls ou qu'on regarde comme difficiles. Si je mentionne ce fait, c'est qu'on a prétendu que nos ouvriers avaient été victimes de distinctions abusives et de passe-droits ; mais j'en suis convaincu, il n'y a pas eu d'inégalité de traitement de ce genre.

OBSERVATIONS SUR LA LOI DU SERVICE CIVIL ET LES EMPLOYES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. BLAIN : Je désire poser une question au ministre de l'Agriculture relativement au projet de loi relatif au service civil. Durant le débat, j'ai remarqué qu'on a mentionné certains fonctionnaires de la Chambre des communes comme ayant bénéficié d'une augmentation de traitement sous le régime projeté, tandis qu'on a passé d'autres noms sous silence.

Ainsi le comptable et le comptable-adjoint, le sergent-d'armes et le sergent-d'armes-adjoint figurent parmi ceux qu'on a oubliés. Voilà les noms qui se présentent à mes souvenirs en ce moment, vu que ce sont d'anciens et dévoués fonctionnaires de la Chambre. Les députés n'ont qu'à se féliciter de la courtoisie de ces messieurs; ils n'ont qu'à se louer de l'empressement avec lesquels ils se mettent au service de la députation. Le ministre pourrait-il me dire si ces messieurs doivent bénéficier d'une augmentation de traitement, sous le nouveau régime, de concert avec d'autres fonctionnaires que je n'aurais pas peut-être mentionnés?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je ne me souviens pas d'avoir mentionné individuellement certains fonctionnaires de la Chambre durant le débat sur le projet de loi des services publics. Je ne saurais répondre à la question posée par l'honorable député avant d'avoir examiné le chiffre actuel des traitements attribués à ces messieurs et les subdivisions auxquelles ils devraient être attachés, après le remaniement qui doit se faire. La solution de cette question repose sur certains faits et comme je ne suis pas au courant de ces faits, je ne saurais dire dans quelle mesure ces fonctionnaires bénéficieront des augmentations prévues par ce bill.

EXPLICATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. BOYCE : Je désire faire allusion à un document dont le premier ministre nous a donné lecture hier et qui figure au compte rendu des débats. J'étais absent lorsque le premier ministre a lu ce document et je regrette qu'il ne soit pas en ce moment à son siège. Comme c'est la dernière occasion qui me permette de faire une observation, sur la question, je dois m'exécuter maintenant, dans l'espoir que le premier ministre fera son apparition, avant que j'aie terminé mes remarques. Voici la lettre :

Sir WILFRID LAURIER: J'ai reçu de M. Sifton la dépêche qui suit:

Winnipeg (Manitoba), 16 juillet 1908.
Sir Wilfrid Laurier, Ottawa.

Veuillez lire devant la Chambre ce qui suit: L'affirmation de M. Boyce déclarant qu'il existe des irrégularités dans la vente des terres des Indiens est dénué de fondement: l'affirmation portant qu'on a présenté une demande sous un nom différent de celui du pétitionnaire et cela à ma prière ou sur ma proposition, ou de ma connaissance, est absolument contraire à la vérité des faits. Je ne sache pas que M. Philp possède actuellement ou ait jamais possédé d'intérêt quelconque; je n'ai appris que MM. Wilson et Reesor avaient acquis ces terres, qu'un an après la vente; vente faite par vos fonctionnaires de la façon ordinaire et en conformité des règles ordinaires, et je ne sache pas qu'il ait été accordé aux acheteurs de privilège quelconque, sauf ceux dont peut bénéficier tout demandeur. Je nie catégoriquement l'existence de toute irrégularité quelconque.

Monsieur l'Orateur, à mon avis, voilà une des déclarations les plus insolites que puisse faire dans cette Chambre un député quelconque et surtout le premier ministre. D'abord, je vous ferai observer qu'un député viole l'étiquette parlementaire en donnant lecture ici d'une déclaration formulée par un député révoquant en doute la parole ou la véracité d'un collègue. Je fais allusion à ces paroles-ci:

L'affirmation de M. Boyce, déclarant qu'il existe des irrégularités dans la vente des terres des Indiens est dénuée de tout fondement.

Cette observation n'est peut-être pas absolument imparlementaire.

L'affirmation portant qu'une demande a été transmise sous un nom différent de celui du demandeur réel et cela à ma prière, ou sur ma proposition ou de ma connaissance est absolument contraire à la vérité des faits.

Si l'honorable député se fût servi de semblables paroles ici même, c'eût été à mon avis une violation de l'étiquette parlementaire, et vous l'auriez rappelé au règlement, monsieur l'Orateur. L'honorable député, sans tenir compte de l'avis que j'avais donné portant que je devais soulever cette question ici, adresse au premier ministre à 1,500 milles de distance, une dépêche contenant une affirmation qu'il ne saurait formuler ici séance tenante, et parce qu'il juge à propos de tenir pareille attitude, je ne m'explique guère qu'il n'y ait pas là atteinte portée à la procédure parlementaire. Quand j'affirme, dit-il, qu'une demande a été présentée sous un nom différent de celui du demandeur réel, il prétend que je fais une affirmation absolument contraire à la vérité des faits.

Mais j'ai le devoir de me justifier, en citant le texte des paroles que j'ai prononcées, et dont le compte rendu fait foi. J'ai bien fait quelques observations, il est vrai, sur la lettre déposée sur le bureau et dont j'avais obtenu un exemplaire du département des Affaires indiennes, et j'ai bien pris soin de

comparer ce document à l'original ; or, c'est la lettre qui contient l'allégation dont se plaint l'honorable député dans sa dépêche. Or, on s'en souvient, je me suis contenté de donner lecture de cette lettre en y ajoutant l'observation que voici :

Je vois suppléer maintenant à ce qui manque. Voici une lettre que j'ai détachée de la liasse et les députés peuvent juger si c'est bien là l'anneau qui manque à la chaîne.

Un peu plus loin j'ajoute :

Je demande au ministre de prendre note de ces paroles et d'étudier la grave question sur laquelle j'appelle son attention et dont je lui abandonne la solution? Tous les faits que j'ai cités sont consignés dans les documents qui se trouvent dans son ministère. Je n'assume nullement la paternité des affirmations contenues dans ces documents.

Ces faits sont tous exposés dans les documents extraits du ministère de l'Intérieur. J'ignore combien il existe de documents que nous n'avons pas vu, mais je l'affirme, il y a ici une suite de faits que ni le premier ministre ni le Gouvernement ne sauraient justifier. Ces faits sont venus, un à un, s'ajouter à la trame et ils révèlent une transaction tout à fait indéfendable.

Voilà les paroles que j'ai prononcées, monsieur l'Orateur, et je tiens à demander votre décision sur ce qui suit : d'abord, sur la question de savoir si l'allégation mentionnée dans la dépêche dont le premier ministre a donné lecture, a été réellement faite ; deuxièmement, étant donné que cette affirmation ait été formulée, l'honorable député est-il autorisé à la déclarer dénuée de fondement, comme il le fait dans une dépêche transmise de 1,500 milles de distance ? Si le premier ministre eut pris la peine d'examiner attentivement cette dépêche, il aurait hésité, avant de placer le député de Brandon en la posture très peu enviable où le met cette dépêche qui révèle l'inanité des allégations qu'il formule lui-même et auxquelles il demande à la Chambre d'ajouter foi. Répétons la première partie de la dépêche :

L'allégation de M. Boyce portant qu'il existe des irrégularités dans la vente ces terres des Indiens est dénuée de fondement; l'affirmation portant qu'on a présenté une demande sous un nom différent de celui du demandeur réel et cela à ma prière ou sur ma proposition, ou de ma connaissance, est absolument contraire à la vérité des faits.

Voilà des déclarations bien catégoriques qu'il fait de science certaine. Puis, afin de s'innocenter, l'honorable député ajoute :

Je ne sache pas que M. Philp ait jamais possédé d'intérêt, et je n'ai appris que MM. Wilson et Reesor avaient fait l'acquisition de ces terrains qu'une année après la vente.

Voici ce que je signale surtout à votre attention et à l'attention de la Chambre :

....vente faite par les fonctionnaires de la façon ordinaire et conformément aux règles ordinaires....

Sans doute l'expression ici est inexacte, mais je n'attache guère d'importance à la chose.

....et je ne sache pas qu'on ait accordé aux acheteurs de privilège autre que celui dont pouvait bénéficier tout demandeur.

Vient ensuite la seconde dénégation contredite par la première partie de la dépêche :

Je nie catégoriquement l'existence de toute irrégularité quelconque.

Voilà une dénégation catégorique de l'existence d'un état de chose que deux phrases plus haut il déclare complètement ignorer. En outre, cette déclaration est tout à fait irrégulière, parce que le premier ministre n'a nullement le droit de présenter pareilles observations à la Chambre, par l'entremise d'un autre député sous la forme de la déclaration contenue dans la dépêche du député de Brandon. Le premier ministre aurait dû se montrer plus respectueux de l'étiquette parlementaire qu'il ne l'a fait en donnant lecture de cette dépêche.

Le premier ministre le sait parfaitement, il existe dans cette dépêche une contradiction absolue entre la première allégation et la dernière. L'auteur de cette dépêche nie catégoriquement certaines allégations. Dans le corps de la dépêche il affirme qu'il ne saurait se prononcer, de science certaine, sur les faits, mais que la vente s'est faite conformément aux règles ordinaires et qu'on n'a pas accordé aux acheteurs de privilège autre que celui qu'aurait pu réclamer tout autre demandeur. Puis, en dernier lieu, il nie catégoriquement l'existence de toute irrégularité quelconque. Si le premier ministre eût attentivement lu cette dépêche avant d'en donner lecture à la Chambre, il ne l'aurait jamais portée à la connaissance des députés ; en second lieu, s'il eût réfléchi à l'inconvenance de citer ici pareille dépêche, il se serait abstenu de le faire. J'ai raison de me formaliser de la chose et j'en suis aussi vivement blessé que si l'honorable député eût fait cette déclaration de son siège même. Le premier ministre le sait parfaitement, le député de Brandon n'aurait jamais été autorisé à formuler ici les allégations contenues dans sa dépêche, s'il eût été présent dans cette Chambre. Je le répète, je n'accepte nullement la paternité des affirmations que j'ai formulées dans le discours en question. Au contraire, les affirmations que j'ai formulées reposent entièrement sur l'autorité de documents déposés sur le bureau et dont il a été donné lecture. Le principal document cité ayant été soigneusement comparé avec l'original, au préalable. Je le répète, le premier ministre constatera, par le compte rendu des débats, que je n'accepte nullement la paternité de ces affirmations, mais que ces faits figurent dans un document obtenu du département de l'Intérieur. En outre, l'affirmation révoquée en doute par le député de Brandon repose sur un document que j'ai soigneusement comparé avec l'original, afin de parer à toute erreur.

Je le répète donc, monsieur l'Orateur, le premier ministre n'avait nullement le droit de donner lecture de cette dépêche à la Chambre ; deuxièmement, il faudrait retirer certaine partie de cette dépêche ; la lecture qui en a été donnée est irrégulière pour les raisons déjà alléguées et il conviendrait de rayer la chose du compte rendu.

Afin de me faire bien comprendre, en ce qui regarde la déclaration faite par le très honorable premier ministre, et de permettre d'en faire la comparaison avec ce que j'ai réellement dit, je vais lire la lettre même à laquelle j'ai fait allusion et que l'on trouvera à la page —— du compte rendu des débats :

Brandon (Manitoba), 20 avril 1900.

Monsieur J. A. Smart,
Ottawa.

Cher monsieur,—Au sujet de ma demande concernant des terrains forestiers dans la baie de Batchawana, je vous disais dans ma dernière lettre contenant une lettre de M. McAuley, que la pétition mentionnée dans celle-ci prétendait que les terres y indiquées étaient pour la plupart impropres à la colonisation.

Je trouve, cependant, en relisant ma correspondance, qu'il fait allusion à une pétition qu'il peut faire signer par tous les colons de la région priant le Gouvernement de nous permettre d'acheter le terrain. Nous pouvons également vous fournir une déclaration attestée sous serment par ces mêmes colons, disant que ce terrain est en grande partie impropre à la colonisation.

J'aimerais que vous vous occupiez sérieusement de cette question, car il n'y a pas de temps à perdre pour se préparer à la mise en exploitation, et je devrai nécessairement, moi-même, perdre beaucoup de temps à mettre ici mes affaires en ordre avant d'aller commencer la construction de la scierie, etc.

Vous verrez que M. A. H. Gale vous a adressé une demande en date du 25 juillet 1899, pour tous les terrains de la région. Ma demande n'en est pas affectée, cependant, car M. Gale est mon associé dans cette transaction, et nous pouvons faire valoir l'une ou l'autre de ces deux demandes. M. Sifton voulait au commencement que la demande fût faite au nom de M. Gale.

Veuillez, s.v.p. ne pas oublier que le bail de la compagnie forestière du Saint-Maurice expire le 30 de ce mois et qu'on vous demandera un renouvellement, bien que tout le bois à pulpe en a été enlevé. J'espère que vous songerez, avant de l'accorder, à l'effet que ce renouvellement peut avoir sur ma demande.

Votre tout dévoué,
W. F. WILSON.

C'est là le texte de la lettre, et elle ne justifie pas la déclaration faite, d'une distance de 1,500 milles, par l'honorable député de Brandon, par l'intermédiaire du très honorable premier ministre. Toute déclaration à ce sujet, comportant qu'il avait conseillé cette démarche, a été faite sur la foi de cette lettre, et je demande la rétractation de ce qu'il a dit.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Un mot seulement en réponse à l'honorable député (M. Boyce). Personne ne niera, j'en suis sûr, que si l'honorable député de Brandon (M. Sifton) avait été présent lorsque ces accusations furent portées contre lui, il lui aurait été permis de confirmer, de répudier ou d'expliquer les affirmations faites par l'honorable membre. Etant absent, l'honorable membre a envoyé ce télégramme, et je l'ai lu à la Chambre sans y rien changer. Je m'en rapporte au jugement de la Chambre et à votre jugement, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR : Je ne sais trop si cette question peut être à l'heure qu'il est régulièrement l'objet d'une décision de la part du président de la Chambre ; je suis porté à croire que toute objection à la lecture du télégramme aurait dû être faite au moment de sa lecture et qu'il est trop tard maintenant pour s'y opposer. Quant à la question de savoir si une telle objection avait sa raison d'être, je n'entends pas exprimer d'opinion pour le moment ; je me bornerai à dire que je partage l'opinion du premier ministre et que j'étais sur le point de décider, dans les termes dont il s'est servi, que, si l'honorable député de Brandon (M. Sifton) avait été présent, comme il s'agit d'une question qui est à sa connaissance personnelle et qui le touche directement, il aurait eu parfaitement le droit de prendre la parole et d'opposer à ces accusatons un démenti formel et absolu. Il se soulève à cet égard une question toujours délicate à décider, lorsqu'un membre avance certains faits qui ne sont pas à sa connaissance personnelle, et qu'un de ses collègues nie l'existence de ces faits. En pareil cas, je déciderais en faveur du membre opposant sa dénégation basée sur une connaissance personnelle des faits, à l'encontre de son collègue qui n'a fait qu'affirmer des faits tirés de l'examen de documents publics. En conséquence, il m'est impossible de rendre une décision comme celle qui m'est demandée par l'honorable député d'Algoma (M. Boyce).

LE 13e HUSSARDS.

L'hon. M. FOSTER : Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire signaler à l'attention de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (sir Frederick Borden), une question portée récemment à mon attention et que j'attendais l'occasion de présenter au ministre en cette enceinte. Il s'agit du 13e hussards dont le ministre à déjà probablement entendu parler, qui a vu du service actif en 1866 et 1867, lors de l'invasion des féniens, en protégeant quelques-unes des lignes de chemins de fer, notamment, je crois, celle du Grand-Tronc. Les membres de ce régiment ont demandé la médaille pour service général, et il paraîtrait que jusqu'aujourd'hui, je ne saurais dire pourquoi, ils n'ont pas reçu cette médaille. La possession de cette médaille du service canadien pourra avoir une grande influence, si je ne me trompe, sur les mesures qui pourront être prises en Grande-Bretagne. J'insiste fortement là-dessus auprès du ministre, et j'espère qu'il pourra faire en sorte que ces hommes reçoivent la médaille du service général.

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Quel est le nom du régiment?

L'hon. M. FOSTER : Le 13e hussards.

Sir FREDERICK BORDEN: Ce serait un régiment anglais ?

L'hon. M. FOSTER : Je n'en sais vraiment rien.

Sir FREDERICK BORDEN : Le seul 13e que nous ayons est le 13e dragons légers écossais.

M. FOWLER : C'est le régiment du ministre de l'Agriculture.

L'hon. M. FOSTER : J'ai reçu une lettre de quelqu'un qui a fait partie de ce régiment, et il m'a écrit plusiurs fois. Je signale la question à l'attention du minstre A-t-il déjà été saisi de la question ?

Sir FREDERICK BORDEN J'ai été appelé à m'occuper du cas de quelques régiments anglais dont un était un régiment de cavalerie, mais il y a déjà assez longtemps. Si l'honorable membre a l'obligeance de me transmettre les papiers, je m'occuperai de l'affaire sans retard, et après m'être renseigné je lui ferai connaître la décision.

L'hon. M. FOSTER : Je réunirai les papiers et je les transmettrai au ministre, avec prière de s'enquérir et de me faire connaître la réponse, que je transmettrai à mon correspondant.

Sir FREDERICK BORDEN : Je le ferai aussitôt.

TRAITE FRANCO-CANADIEN.

M. R. L. BORDEN : Je désire signaler à l'attention du premier ministre et du ministre des Finances la dépêche suivante de Paris, publiée dans les journaux du 16 du courant :

Une dépêche de Paris, fournit l'explication suivante du retard survenu dans la ratification du traité intervenu entre la France et le Canada :

Lorsque le parlement canadien adopta le nouveau tarif douanier en 1906, il omit de mentionner dans la liste des nations ayant droit au traitement le plus favorable, et qui a servi de base aux négociations, le nom de la Suisse, qui a droit à ce traitement aux termes d'une convention avec la Grande-Bretagne remontant à 1865. L'omission ne fut découverte que lorsque le traité eut été voté par la Chambre et que la Suisse fit connaître sa prétention à l'Angleterre. Comme il était

trop tard pour rien faire à la chambre des députés, ceux-ci s'attachèrent à indisposer les sénateurs des départements du Jura central, où l'industrie des soieries et celle de l'horlogerie sont très développées, et c'est ainsi que l'opposition a commencé. On prétend que ces industries sont de celles à l'égard desquelles on s'était le plus vanté d'avoir obtenu des concessions, et maintenant que la Suisse doit avoir part à ces avantages, la valeur des concessions est réduite à rien. En conséquence, le puissant parti protectionniste agricole s'est levé contre le gouvernement, déclarant que, s'il avait gardé le silence sur les faveurs importantes accordées à la classe agricole du Canada, c'était parce que d'autres industries françaises allaient être favorisées en retour; mais que s'il ne devait pas y avoir le juste équivalent d'autre part, lui aussi s'opposerait à ce que ces concessions fussent faites.

Le gouvernement est aussi désireux que jamais de conclure le traité avec le Canada, mais il hésitera à se lier à l'égard de conditions formulées par suite d'un malentendu dont la France n'est pas responsable.

Le correspondant parisien du "Times" croit qu'il sera possible de surmonter l'opposition des protectionnistes et que le traité franco-canadien sera ratifié en octobre.

Il est certains détails énoncés dans cette dépêche que je ne saisis pas bien ; mais il semblerait qu'on ait à se plaindre de quelque omission de la part de notre Gouvernement lors de la discussion du projet au Parlement ou dans la rédaction du tarif de 1906. J'aimerais à savoir si la dépêche a quelque fondement, et surtout s'il est vrai que le retard apporté à la ratification du traité soit dû à quelque négligence de la part des autorités canadiennes.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je ne sache pas que le retard soit le moindrement l'effet de négligence de notre part ou que personne prétende qu'il en soit ainsi. Il n'est pas douteux que l'opposition soulevée dans les chambres fraçaises à la ratification du traité ne soit dans une certaine mesure l'œuvre des intérêts spéciaux en question qui, s'étant aperçus que d'autres nations allaient jouir des avantages de ce traité, jugent dès lors que leur position n'est pas aussi bonne qu'ils le voudraient. Mais à d'autre égard que celui-là, je ne vois pas bien quel est le sens de la dépêche. Il est certain que les fabricants de soiries, et peut-être les fabricants de montres, seraient en meilleure situation, si nous pouvions exclure les autres nations du bénéfice de ce traité et le réserver pour la France seule. Il n'est pas en notre pouvoir de le faire, et je ne doute pas qu'il n'y ait du vrai dans la déclaration que les représentants de ces intérêts ont eu beaucoup à faire dans le retard qui s'est produit. Je ne sache pas, toutefois, que personne ait prétendu que ce retard fût la conséquence de quelque acte des autorités canadiennes.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a sans doute vu la dépêche ?

L'hon. M. FIELDING : Oui, je suppose que c'est la même dépêche que j'ai vue.

M. R. L. BORDEN : Ce que je ne comprends pas, c'est le passage qui fait allusion à quelque omission de la part des autorités canadiennes :

> Lorsque le Parlement canadien adopta le nouveau tarif douanier en 1906, il omit de mentionner dans la liste des nations ayant droit au traitement le plus favorable, et qui a servi de base aux négociations, le nom de la Suisse.

Ce n'est pas exprimé très clairement.

L'hon. M. FIELDING : Notre loi douanière ne'st pas censée donner la liste des nations ayant droit au traitement le plus favorable. La question n'était pas parfaitement réglée en ce qui regarde certains pays, et nous ne nous sommes pas crus libres d'en donner la liste dans la loi du tarif. Nous avons de temps à autres donné la liste la plus complète qu'il nous fût possible de donner, et parfois les listes n'ont pas été absolument concordantes. Durant quelques années, il a existé un doute en ce qui regarde la Suisse, et on constatera, je pense, que la Suisse ne réclamait pas naguère le traitement le plus favorable. Il ne s'était présenté aucune circonstance pour lui fournir l'occasion d'émettre cette prétention, et il était difficile de déterminer pour le moment quelles étaient au juste les nations qu'il fallait inclure dans la liste. Lorsque le traité fut soumis à la Chambre, nous avons cru opportun de demander aux autorités impériales,—considérant que cette obligation était imposée par d'anciens traités conclus par elles, et non pas par des traités récents à l'occasion desquels le Canada aurait été consulté,—nous avons cru opportun de demander aux autorités impériales une liste des nations ayant droit au traitement le plus favorable, établie par le bureau des affaires étrangères ; et dans cette liste le nom de la Suisse était compris, bien qu'il ne figurât pas, si je ne me trompe, dans certaines listes antérieures. La question ne fut l'objet d'aucune considération particulière, et la loi du tarif n'était pas censée par elle-même établir la liste des nations ayant droit au traitement le plus favorable.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il eu dans les chambres françaises quelque discussion de nature à jeter un peu de lumière sur le sujet ?

L'hon. M. FIELDING : On était d'avis, je pense, que la Suisse n'avait pas droit de réclamer le traitement de la nation la plus favorisée. Il fut un temps où nous étions du même avis, la question n'ayant jamais été soulevée. Sans doute, la découverte que la Suisse devait être comprise parmi les nations ayant droit au traitement le plus favorable explique dans une certaine mesure l'antagonisme qui s'est manifesté

au Sénat français ; mais je ne sache pas qu'au dire de personne il faille s'en prendre au gouvernement canadien.

L'hon. M. FOSTER : Le fond de l'histoire paraît être ceci, que, dans le cours des négociations, les représentants de la France pensaient que la Suisse n'était pas comprise parmi les nations ayant droit au traitement le plus favorable ; lorsque le traité fut voté par la chambre des députés, en France, la même idée avait cours. Mais plus tard, lorsqu'on découvrit (probablement à l'occasion de la demande présentée par la Suisse à la Grande-Bretagne), que ce pays avait bien droit de réclamer le traitement le plus favorable, cette circonstance fut invoquée à l'encontre de la ratification du traité, et c'est ce qui explique le retard apporté à sa ratification par le sénat français.

L'hon. M. FIELDING : C'est fort possible. Bien entendu, nous avions nous-mêmes des doutes quant à la Suisse ; mais nous n'avions jamais été appelés à régler définitivement la question. Toutefois, il est raisonnable de penser que les membres habiles du corps diplomatique à Paris ne comptaient pas sur nous pour les renseigner à l'égard des traités. Si l'honorable membre y réfléchit un instant, il se rendra compte que les personnes très compétentes chargées de s'occuper de ces questions dans les bureaux des affaires étrangères des nations européennes, sont amplement pourvues des textes de tous les traités et de l'assistance de personnes capables de les comprendre et d'en faire l'interprétation. Bien que certaines personnes puissent être d'avis que la Suisse n'était pas comprise, je ne me figure pas bien que les employés du corps diplomatique à Paris ne fussent pas renseignés à cet égard. D'ailleurs, ils avaient à leur portée tous les papiers et tous les documents que nous avions nous-mêmes.

QUARANTAINE DES MOUTONS AUX ETATS-UNIS.

M. CHRISTIE : Il a été déclaré l'autre jour à la Chambre que les règlements de quarantaine relatifs aux moutons exportés aux Etats-Unis ne s'appliquent qu'aux sujets pour la reproduction ; je prie le ministre de l'Agriculture de me renseigner à ce sujet. Il se fait dans l'Ontario un grand commerce d'exportation de moutons et d'agneaux sur Buffalo, et j'aimerais à savoir si les règlements en question leur sont applicables ?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Les renseignements qu nous avons reçus des autorités américaines disent nettement que les règlements s'appliquent aux moutons reproducteurs.

M. CHRISTIE : Et pas à d'autres ?

M. FIELDING.

L'hon. M. FISHER : Il n'en est rien dit, mais la rédaction semble indiquer qu'ils ne s'appliquent pas à d'autres. Toutefois, nous sommes en correspondance avec les autorités américaines à ce sujet.

DEBATS DE LA CHAMBRE.

M. J. B. KENNEDY (New-Westwinster) : Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire signaler à l'attention de la Chambre une question qui doit être d'un grand intérêt pour tous les membres de la députation, comme elle l'est, je le sais, pour le public en général : c'est la somme d'énergie gaspillée ici en longs discours.

Dès la première session que j'ai passée ici, j'ai été frappé de la quantité de choses qui s'y disaient inutilement, en ce qu'elles ne contribuaient pas à éclairer le peuple et en ce qu'elles n'avaient aucune influence sur la Chambre ; et cette première impression n'a fait que se fortifier d'année en année, et plus que jamais dans le cours de la présente session. Récemment, à la suite du débat sur la loi électorale, j'ai compulsé le compte rendu officiel, et fait le calcul du nombre des colonnes consacrées aux discours de chacun des membres qui ont pris la parole ici. J'ai fait connaître à la Chambre les résultats fournis par ce calcul. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) a prétendu que le Gouvernement devait assumer la responsabilité pour sa part de beaucoup plus de la moitié de ce que contient le compte rendu des débats, comme on pourra s'en assurer, a-t-il dit, en faisant le relevé depuis le commencement de la session.

Je me suis donné la peine de compulser l'édition non revisée du hansard, et de faire le calcul aussi exactement que possible du nombre de colonnes prises par les discours de chacun, depuis la date de la rentrée des Chambres jusqu'à mercredi soir. Si j'avais poussé mon travail jusqu'aujourd'hui, le résultat aurait été beaucoup moins favorable encore aux honorables député de la gauche. Je n'ai pas tenu compte des simples questions faites en passant et qui n'occupent pas plus d'un pouce, ou à peu près, dans les colonnes du compte rendu ; je ne me suis occupé que de ce qu'on pourrait appeler des discours suivis. Quand le discours couvrait un certain nombre de colonnes, plus une fraction, je n'ai pas tenu compte de la fraction. Quiconque parcourt le compte rendu des débats constatera que je me suis montré aussi juste que possible

Mon relevé fait voir que depuis la date de la rentrée des Chambres jusqu'à mercredi soir, les discours de partisans du ministère couvrent 4,004 colonnes du compte rendu, et les discours de membres de l'opposition, 4,636 colonnes, différence de 632 colonnes à l'encontre de l'opposition ; et si l'on réfléchit que l'opposition comprend moitié moins de membres que le parti ministériel il fau-

dra leur reconnaître beaucoup plus de tendance au verbiage, de versatilité et de loquacité que nous n'en avons de ce côté-ci de la Chambre. Je ne voudrais blesser personne, mais je regrette de constater que l'honorable député de Toronto-nord est de beaucoup le plus grand pêcheur de tous. Il a à son compte 624 colonnes. Son chef vient au second rang, avec 434 colonnes. Les cinq qui contribuent le plus à grossir le volume sont l'honorable député de Toronto-nord, avec 624 colonnes, l'honorable chef de l'opposition, avec 434 colonnes, le ministre de l'Intérieur, avec 388 colonnes, le premier ministre avec 269 colonnes, et le ministre des Finances avec 266 colonnes. Si l'on réfléchit que les douze ministres qui siègent en cette Chambre, ont à répondre à beaucoup. . . .

Quelques DEPUTES : Très bien ! très bien !

M. KENNEDY : Je n'ai pas dit répondre de beaucoup, j'ai dit répondre à beaucoup de questions. Il est vrai qu'ils ont à répondre de beaucoup, comme nous tous. Mais si l'on tient compte qu'ils sont chargés de présenter et d'expliquer toutes les mesures administratives, et à répondre aux questions sensées ou absurdes qu'on leur pose, on trouvera étrange que douze ministres d'Etat n'aient pas occupé plus de place dans le compte rendu des débats que huit des membres de l'opposition. Ce serait peut-être fatiguer la Chambre que de lui lire toute la liste, que j'aimerais pourtant à voir figurer dans le compte rendu. Chefaisant j'ai noté les noms de ceux qui ont fait les discours les plus longs dans le cours de la présente session, les voici, avec les chiffres : Le Dr Roche (Marquette), 63 colonnes ; le colonel Worthingtotn (Sherbrooke), 50 ; sir Frederick Borden, (King), (N.-E.), 41 ; M. Alcorn (Prince-Edouard), 41 ; le Dr Schaffner (Souris), 41 ; l'hon. M. Oliver (Edmonton), 40; l'hon. M. Aylesworth (York-nord), 39 ; M. Miller (Grey-sud), 37 ; M. Crawford (Portage-la-Prairie), 39 ; M. Guthrie (Wellington-sud), 34 ; M. Foster (Toronto-nord), 35, deux fois ; M. Monk (Jacques-Cartier), 34 ; M. Lewis (Huron-ouest), 33 ; M. Boyce (Algoma-ouest), 33 ; M. Armstrong (Lambton-est), 29 ; M. McCool (Nipissing), 29 ; l'hon. R. L. Borden (Carleton, Ont.), 28 ; M. S. J. Jackson (Selkirk), 28 ; M. Macdonald (Pictou), 27 ; l'hon. M. Lemieux (Gaspé), 27 ; l'hon. M. Fisher (Brome), 27 ; l'hon. M. Graham (Brockville), 26 ; M. Northrup (Hastings-est), 26 ; sir Wilfrid Laurier (Quebec-est, 25 ; l'hon. M. Fielding (Shelburne-Queen), 25 ; M. Bristol (Toronto-centre), 25 ; M. Pringle (Stormont), 25 ; M. Galliher (Kootenay), 24 ; M. Sam. Hughes (Victoria-Haliburton), 24 ; l'hon. M. Brodeur (Rouville), 23.

Je me suis arrêté à ce point de la liste. J'espère que nous allons réfléchir sérieusement là-dessus et chercher quelque moyen d'engager les membres de la députation à exprimer leurs idées sous une forme plus concise et à supprimer la plus grande partie des observations inutiles. Car il n'est pas douteux, chacun s'en rend compte ici, que beaucoup des choses qui se disent en cette Chambre pourraient fort bien être passées sous silence. Elles ne convainquent personne ici et elles n'intéressent personne au dehors. Il serait grandement à l'avantage des honorables membres qui sont forcés de rester ici et de prêter l'oreille à ces discours, ainsi qu'à celui du grand public si longtemps persécuté, que ces discours fussent raccourcis.

M. R. L. BORDEN : L'honorable membre (M. Kennedy) vient de présenter le meilleur plaidoyer qu'il fût possible de faire en faveur de l'opposition. Qu'est-ce qui a provoqué le discours que vient de prononcer l'honorable membre ? Les méfaits de l'opposition. Et qu'est-ce qui a provoqué les longs discours de l'opposition ? Les méfaits du Gouvernement. Et comme les méfaits du Gouvernement excèdent mille fois les méfaits de l'opposition, celle-ci aurait été en droit de parler beaucoup plus longuement que ne l'a indiqué l'honorable membre, sans s'exposer à la critique.

M. JOHN BARR : C'est là, j'imagine, le chant du cygne et le dernier aveu du patriarche de la Colombie-Anglaise. Il aurait été beaucoup plus convenable, à mon sens, qu'il prononçât ce discours à l'occasion d'un caucus de ses amis, en vue de les engager à déposer en temps opportun les projets de loi annoncés dans le discours du trône, au lieu d'attendre pour le faire aux dernières minutes de la session. Il aurait meilleure grâce de les mettre en garde contre les effets du dépôt d'un projet de loi aussi détestable que celui tendant à la modification de l'acte des élections, qu'il nous a fallu combattre à toutes les phases, au point de refuser de voter les subsides. C'était la seule arme à notre porté pour nous défendre contre l'énorme majorité du Gouvernement et empêcher la consommation de cet attentat contre le pays.

M. l'ORATEUR : J'espère que l'honorable membre ne se propose pas de recommencer la discussion du bill.

M. BARR : Je réponds à l'honorable membre (M. Kenendy). J'ai le droit, je pense, de dire pourquoi nous avons été obligés de combattre l'adoption de ce projet de loi, pouce par pouce. Nous les avons forcés à rendre justice à toutes les provinces, sauf l'Ontario. Si nous n'avons pas réussi dans nos efforts en faveur de l'Ontario, nous n'en avons pas moins rapporté des succès sur d'autres points. L'honorable membre qui aime à faire la leçon à la Chambre trouvera amplement de quoi s'occuper au sein de son propre parti. Nous avons eu raison de consacrer tout le nombre d'heures qu'il nous

a fallu à démasquer et combattre les méfaits du Gouvernement.

M. FOWLER : A la fin d'une législature nous trouvons toujours en face de nous les statisciens qui présentent des tableaux de chiffres comme vient de le faire l'honorable membre (M. Kennedy). Mais c'est la fin du statisticien ; on ne le revoit plus au Parlement. Je pense que l'honorable membre va partager le sort de ses prédécesseurs.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.)

Milice et Défense—Imputables sur le capital —Exercices annuels.—Sommes supplémentaires requises, y compris la revue de Québec, $200,000.

L'hon. M. FOSTER : Je me proposais, de concert avec deux ou trois honorables membres, de traiter un peu plus longuement que je ne pourrai le faire, certaines questions relatives au département de la Milice et de la Défense. Mais à ce moment de la session, où la plupart des membres de la députation nous ont déjà quittés, où ceux de mes amis qui devaient prendre part à cette discussion ont été forcés de partir, je dois me borner à dire beaucoup moins que je n'aurais dit en d'autres circonstances. De fait, tout ce que je puis faire maintenant, c'est de poser quelques questions. En premier lieu, je me demande si le ministre a expliqué à la Chambre l'opération relative aux terrains de Niagara. Si mes renseignements sont exacts, on a acheté une étendue considérable de terre à Niagara en vue de l'établissement d'un camp permanent. Si le ministre a déjà expliqué cette opération, je n'en sais rien pour mon compte.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Je ne sache pas qu'il ait été fait allusion à cette opération. Personne ne l'ignore, il existe à Niagara un ancien fort qui est un des monuments historiques de notre pays. Il y a quelques années, nous nous demandâmes si nous serions à même de continuer à nous servir de ce terrain comme de champ d'exercice (comme nous l'avions fait depuis des années), et cela en raison de l'exiguïté du terrain. Le champ de tir n'y est plus assez grand pour y permettre l'usage du fusil moderne. Avant d'établir un nouveau champ de tir, on a cru opportun de s'assurer s'il ne se trouverait pas des terrains plus convenables ailleurs. Plusieurs localités furent visitées, entre autres Simcoe, qui fut l'objet d'un rapport favorable. Mais le moment venu d'acheter le terrain, on en demanda un prix exorbitant, et on jugea préférable de renoncer à l'idée.

Subséquement, le personnel militaire de mon département suggéra l'opportunité de l'acquisition à Niagara de terrains plus étendus attenants à ceux déjà en notre possession. L'idée m'a paru bonne. On est très opposé dans l'Ontario à l'abandon de terrains présentant un intérêt historique.

Le général Lake voulut bien s'occuper de la question et se mit en relations, je crois, avec les autorités de la ville de Niagara-on-the-Lake. Si j'ai bonne mémoire, comme résultat de la correspondance, le maire de la ville s'assura une promesse de vente à l'égard de 200 acres. J'ai oublié la superficie exacte ; si j'avais cru que cette question allait être posée je me serais procuré les papiers. On a offert de nous vendre le terrain à un prix très modique. La proposition en fut faite au conseil et l'offre fut acceptée, et aujourd'hui nous sommes les propriétaires de ce terrain. Il n'est pas douteux que nous n'en ayons fait l'acquisition à des conditions très favorables. Le marché a été conclu par l'entremise des autorités municipales de Niagara-on-the-Lake, qui, naturellement, étaient très opposées au déplacement du camp et aidèrent de toute manière le département à se procurer le terrain voulu à un prix raisonnable. Je ne saurais dire à l'honorable membre quel a été le prix d'achat, mais je sais qu'il a été très modique.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre doit être en mesure de nous dire quel prix a été payé. Combien y a-t-il de temps que l'achat a eu lieu ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a trois mois, j'imagine, peut-être plus.

L'hon. M. FOSTER : Le prix en a-t-il été payé ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je le pense.

L'hon. M. FOSTER : Sur quel crédit ?

Sir FREDERICK BORDEN : Sur le crédit de $1,300,000, pour artillerie, fusils, terrains, etc., imputables sur le capital.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre sait-il que le prix en a été payé ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne m'en souviens pas.

L'hon. M. FOSTER : Il semble étrange que le ministre puisse acheter 200 acres de terre et ne plus se rappeler à peu près le prix qu'il en a payé.

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'ai pas fait l'achat du terrain ; il a été acheté par les officiers de mon département, ou plutôt il a été acheté pour nous par les autorités de la ville. Je ne saurais charger ma mémoire de ces choses, mais je suis porté à croire que le prix en a été à peu près $80 de l'acre ; toutefois, je cite de tête.

M. LANCASTER : Si le ministre connaissait les noms des vendeurs, je pourrais lui doner une idée de la valeur du terrain.

Sir FREDERICK BORDEN : Les crédits sont votés et je n'ai plus les document ici; ce terrain comprenait surtout des vergers de pêchers. Je suis certain que nous avons fait une excellent affaire.

L'hon. M. FOSTER : Je ne m'oppose pas à ce qu'on achète du terrain pour des fins

militaires si c'est nécessaire et pourvu que l'opération se fasse régulièrement. Mais l'achat de 200 acres à raison de $80 l'acre me paraît une opération considérable pour être faite à l'insu du Parlement. Le crédit doit être affecté à l'achat d'armes, de munitions, de terrains pour des fins militaires, d'uniformes, etc. Mon objection est celle que j'ai déjà exprimée au sujet d'autres crédits : le ministre pourrait acheter pour un million de dollars de terrain, sans que le Gouvernement n'en sache rien.

Sir FREDERICK BORDEN : J'aurai le renseignement dans dix minutes. Je tiens à le donner.

L'hon. M. FOSTER : Je crois savoir que l'honorable ministre a passé un marché avec la compagnie du fusil Ross pour la fabrication dans le pays de 52,000 baïonnettes. Ce contrat a-t-il été déposé sur le bureau de la Chambre?

Sir FREDERICK BORDEN : Je le crois.

M. SAM. HUGHES : Il a été déposé devant le comité des comptes publics.

L'hon. M. FOSTER: Le Parlement a droit d'être renseigné sur les contrats de cette nature. De quel droit le ministre de la Milice fait-il un marché d'un quart de million de dollars, sans le soumettre à la Chambre? Tous les renseignements que je possède, je les ai obtenus en posant des questions au ministre. Mais il semblerait que, sans discussion devant le Parlement, sans aucune autorisation, le ministre de la Milice a passé un marché avec la compagnie du fusil Ross pour la fabrication de 52,000 baïonnettes à raison de $5.25 pièce. Cela représente plus d'un quart de million de dollars, et si certaines questions n'avaient pas été posées dans la Chambre, le Parlement n'en aurait rien su.

Avant de signer un marché de $250,000, le ministre ne devrait-il pas en obtenir l'autorisation du Parlement, après avoir expliqué tous les détails du projet ? C'est une opération importante qui concerne un service de l'armée. Je ne crois pas me tromper en disant que $5.25 est un prix très élevé pour une baïonnette. Je vois qu'une baïonnette et son fourreau, pour être adaptée au fusil de l'armée anglaise, coûte au War Office, 9s. 8d. ½, soit $2.52.

Sir FREDERICK BORDEN: Quand cela?

L'hon. M. FOSTER : En 1877.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Je n'ai vu nulle part que le prix actuel fût de beaucoup plus élevé. Aux Etats-Unis la baïonnette en usage dans l'armée, coûte encore moins cher que cela.

M. SAM. HUGHES : Comment l'honorable député arrive-t-il à déterminer le prix de la baïonnentte américaine?

L'hon. M. FOSTER : Par la déclaration d'un officier américain.

M. SAM. HUGHES : Elles sont fabriquées par l'Etat.

L'hon. M. FOSTER : Ici elles sont fournies par une fabrique à laquelle nous avons avancé tout le capital nécessaire à son exploitation.

Sir FREDERICK BORDEN : Pas du tout.

L'hon. M. FOSTER: . . . .avant même que les commandes fussent exécutées. . .

Sir FREDERICK BORDEN : Il n'y a rien de tel.

L'hon. M. FOSTER : Et encore dans le marché actuel, nous avançons les trois quarts du prix avant d'avoir les baïonnettes. Si je ne me trompe pas, dans ce contrat comme dans celui des fusils, le Gouvernement s'engage à avancer 75 p. 100 du prix, c'est-à-dire les trois quarts de $5.25.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous n'avançons pas un sou.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre n'a pas besoin de dire. . . .

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député n'a pas besoin de fausser les faits.

L'hon. M. FOSTER : Je ne les fausse pas.

Sir FREDERICK BORDEN : Il les fausse et il le sait. Vous savez parfaitement que vous affirmez une chose fausse. Vous le faites de propos délibéré.

L'hon. M. FOSTER : J'affirme une chose absolument vraie.

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

L'hon. M. FOSTER : Vous n'avez pas le droit de me parler ainsi.

Sir FREDERICK BORDEN : Que l'honorable député ne s'imagine pas qu'il insinuera toute sorte de choses fausses et injustes sans qu'on lui réponde.

L'hon. M. FOSTER : Tous ceux qui pendant cette session ont osé critiquer l'honorable ministre ont été insultés par lui dans cette Chambre. Ce n'est pas de cette manière qu'un ministre doit se défendre. Qu'il dépose ce marché sur le bureau de la Chambre et je lui prouverai qu'il contient une clause exactement semblable à celle qu'il a mise dans le marché relatif aux fusils Ross, et qu'il avance 75 p. 100 du prix avant que les articles soient livrés.

Sir FREDERICK BORDEN : Je dis que nous n'avançons pas d'argent sur les fusils Ross et l'honorable député le sait. Nous payons 75 p. 100 du prix après que 75 p. 100 des travaux ont été exécutés.

L'hon. M. FOSTER : J'ai dit—et le ministre ne s'en tirera pas par des faux-fuyants —qu'avant que le Gouvernement reçoive un

seul fusil, il avance 75 p. 100 du prix de ce fusil et le ministre sait que cela est absolument vrai.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce n'est pas ce que l'honorable député a dit. Il a prétendu que nous avions avancé à la compagnie le capital nécessaire à son exploitation, ce qui est faux ; il a prétendu que tout le prix des commandes était payé avant que le travail fût fait.

L'hon. M. FOSTER : Non.

Sir FREDERICK BORDEN : Alors, comment peut-il dire que nous avons avancé le capital d'exploitation ?

L'hon. M. FOSTER: Je n'ai pas dit avant que le travail fût fait, mais avant que les articles fussent livrés. C'est ce que j'ai dit et nous en aurons la preuve par le compte rendu officiel des débats. Si le ministre désire, nous pouvons consulter le compte rendu.

Sir FREDERICK BORDEN : Alors, il n'y a rien dans votre prétention.

L'hon. M. FOSTER : Il y a quelque chose, bien que l'honorable ministre puisse croire le contraire.

Sir FREDERICK BORDEN : Rien du tout.

L'hon. M. FOSTER : Je suis convaincu qu'il sera prouvé qu'une des conditions du marché, c'est que le Gouvernement devra avancer 75 p. 100 du coût des baïonnettes, des fourreaux et des objets qui seront livrés. C'est exactement ce que stipule le marché relatif aux fusils Ross. Or, qu'est-ce qui est arrivé pour les fusils ? Les commandes furent données, et des milliers, des centaines de milliers de dollars furent payés pour ces fusils avant qu'un seul ou du moins une partie quelconque des commandes fût livrée. J'ai ici les chiffres et les dates, mais ils ont été cités si souvent que je ne crois pas nécessaire de les répéter. Mais si le ministre y tient je puis citer ses propres aveux :

Je constate que le première commande pour les fusils Ross fut faite le 27 mars 1902, et que les fusils devaient être livrés dans le cours de l'année 1903.

Cependant, le marché ne l'autorise à faire des avances que pendant l'année que les fusils seront livrés. Le 27 mars 1902, un ordre est donné pour 12,000 fusils ; mais pas un seul n'a été livré avant le mois d'août 1905—1,000 au mois d'août, 3,000 en octobre et 2,000 en décembre 1905. Cependant, dans une autre déclaration le ministre avoue que le 6 août 1905, le Gouvernement avait payé $506,000 à la compagnie Ross, et à cette date 1,000 fusils seulement avaient été livrés.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous les avons à présent.

L'hon. M. FOSTER : Nous les avons à présent, et c'est ainsi que le ministre de la Milice s'imagine qu'un contrat doit être exécuté. Or, je prétends que la même clause se trouve dans le marché relatif aux baïonnettes, et que nous pouvons nous attendre à ce qu'il soit violé de la même manière.

Le ministre désire-t-il que je cite d'autres chiffres pour prouver que des sommes énormes ont été payées, d'abord avant qu'un seul fusil fût livré, puis avant qu'un dixième du nombre exigé par le marché fût livré ?

Dans le cas actuel, le ministre s'est engagé à payer le prix exorbitant de $5.25 pour ces baïonnettes ; il a mis dans le marché la même condition que dans le marché relatif aux fusils et il est autorisé à avancer 75 p. 100 du prix des matériaux et de la main-d'œuvre, avant qu'une seule baïonnette soit livrée.

Sir FREDERICK BORDEN : Mais seulement après que le travail aura été fait et que les matériaux seront sur les lieux.

L'hon. M. FOSTER : Pas nécessairement après que le travail aura été exécuté ; après qu'une certaine quantité de matériaux aura été acheté et qu'une certaine somme de travail aura été exécutée, pourvu que les matériaux soient rendus sur les lieux.

Sir FREDERICK BORDEN : Cela ne porte que sur les matériaux.

L'hon. M. FOSTER : De cette manière des centaines de milliers de dollars peuvent être payés avant qu'un seul fusil soit fini. La situation est celle-ci : le ministre commande un certain nombre de fusils, livrables à différentes dates ; les clauses du marché n'ont pas été respectées ; le ministre, dans un cas, a avancé $506,000 avant d'avoir plus de 1,000 fusils ; le marché relatif aux baïonnettes est conçu de la même manière ; le ministre est autorisé à faire les mêmes avances.

Par conséquent, il arrivera ce qui est arrivé dans le premier cas, et, en définitive, le Gouvernement se trouve à avancer à cette compagnie l'argent nécessaire pour exécuter les commandes qu'il lui confie.

Or, j'ai dit que les baïonnetes de l'armée américaine coûtaient $1.43. Le ministre de la Milice dit qu'elles sont fabriquées dans les ateliers de l'Etat, mais qu'avons-nous à Québec? Qu'avons-nous donné à la compagnie Ross? Nous lui avons concédé, presque à perpétuité, 19 acres ½ de terrain sur les plaines d'Abraham, moyennant $1 par an. Qu'est-ce que le ministre de la Milice lui a encore donné ? Il lui a donné, outre l'exemption de taxe—ce qui ne regarde que la municipalité—cette entreprise pour laquelle il lui avance 75 p. 100 dans les conditions que j'ai expliquées.

Sir FREDERICK BORDEN : Je dis que non.

L'hon. M. FOSTER : Avant d'avoir reçu un seul fusil, il avait payé près de $500,000 et avant d'en avoir reçu plus de 1,000, il avait donné à la compagnie $506,000. C'est-à-dire que vous lui avancez son capital d'exploitation. Si le marché était que les fusils seraient payés quand ils auraient été livrés, la compagnie serait obligée d'employer ses propres capitaux pour acheter les matériaux et payer la main-d'œuvre ; elle ne recevrait rien du Gouvernement avant d'avoir livré la marchandise. Mais elle avait touché $506,000 avant de livrer un seul fusil. N'est-ce pas ce qu'on peut appeler fournir le capital d'exploitation ? Enlevez cette clause du contrat, et la compagnie sera obligée de trouver des capitaux pour acheter les matériaux et payer la main-d'œuvre.

Sir FREDERICK BORDEN : La compagnie a mis des capitaux dans l'entreprise.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre de la Milice y a mis $506,000 . . .

Sir FREDERICK BORDEN : Cette somme a été payée à compte sur le travail fait.

L'hon. M. FOSTER : . . . comme le prouve sa propre réponse.

Sir FREDERICK BORDEN: C'est faux.

L'hon. M. FOSTER: Les comptes le prouvent également. Le ministre sait quelle attitude a prise l'auditeur général. Il est venu un temps où ce fonctionnaire a dû intervenir et refuser de payer. Il refusa, parce que le Gouvernement faisait continuellement des avances avant la livraison des marchandises. Le ministre le sait, et il sait aussi qu'il a été obligé de s'adresser au conseil pour faire prolonger les délais pour la livraison des fusils, ce qui lui a permis d'obtenir de l'argent de l'auditeur général.

En résumé, on a fait un marché de $250,000 dont le Parlement ne connaît pas le premier mot, et en second lieu le ministre de la Milice paye $5.25 pour chaque baïonnette, quand le gouvernement anglais ne paie les mêmes que $2.92 et le gouvernement américain, $1.43.

Sir FRED. BORDEN : Sur ce point, j'exigerai d'autres preuves que l'affirmation de l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre dit-il que ce n'est pas ce que coûte la baïonnette de l'armée américaine ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne le crois pas.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre ne le croit pas ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

L'hon. M. FOSTER : S'il veut se renseigner auprès de ses propres officiers, il en aura la preuve.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député y est allé lui-même?

L'hon. M. FOSTER : Ces bureaux sont-ils à vous ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je parle des officiers.

L'hon. M. FOSTER : Ces officiers sont-ils les vôtres ?

Sir FREDERICK BORDEN : Ils sont plus les miens que les vôtres.

L'hon. M. FOSTER : Je sais que vous croyez que tout vous appartient, mais je pense que vous vous trompez. J'ai parfaitement le droit d'aller dans les bureaux du ministère.

Sir FREDERICK BORDEN : Certainement, et je ne doute pas qu'il y soit allé, comme il est allé dans les bureaux du département de l'Intérieur et du département de la Marine, pour faire parler les comptables et tâcher de savoir ce qui s'y passe.

L'hon. M. FOSTER : Je nie catégoriquement ces deux accusations et j'exige une rétractation.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne me rétracterai pas.

L'hon. M. FOSTER : Il faut une rétractation.

Sir FREDERICK BORDEN : Vous n'en aurez pas.

L'hon. M. FOSTER : Je sais personnellement ce qui en est ; je déclare que les deux accusations sont fausses et j'exige que le ministre se rétracte.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne me rétracterai pas.

L'hon. M. FOSTER J'en appelle à l'Orateur. Il faut que cette affaire soit réglée.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : C'est la coutume d'accepter la déclaration d'un député.

Sir FREDERICK BORDEN : Certainement. J'ai été informé, et jusqu'à l'instant présent, je croyais que l'honorable député avait fait ce que je viens de rapporter. Je suis tenu, comme je l'ai fait dans une occasion précédente, d'accepter sa parole qu'il ne l'a pas fait.

L'hon. M. FOSTER : Puisque le ministre, dans une occasion précédente, a été obligé de retirer des accusations de cette nature, la leçon aurait dû lui profiter.

Sir FREDERICK BORDEN : J'aurai peut-être quelque chose à dire de cette occasion précédente.

L'hon. M. FOSTER : Si le ministre désire dire quelque chose de plus, qu'il le dise maintenant.

Sir FREDERICK BORDEN : Continuez.

L'hon. M. FOSTER : Je me suis privé de l'honneur de fréquenter le ministère de la Milice. Je ne crois pas y avoir mis les

pieds depuis quatre ans. Mais si je désirais y aller, j'en aurais parfaitement le droit. Le ministre parle de ses bureaux; je ne crois pas qu'ils soient à lui.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est moi qui les occupe, pour le moment.

L'hon. M. FOSTER : Malheureusement pour le pays.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est votre opinion.

L'hon. M. FOSTER : Oui. Avant d'être brutalement interrompu par le ministre,—interruption dont il a dû s'excuser—je disais que s'il ne sait pas, il devrait savoir, et que s'il s'informe auprès de ses propres officiers. . .

Sir FREDERICK BORDEN : Mes officiers ?

L'hon. M. FOSTER : Oui.

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a un instant ils n'étaient pas mes officiers.

L'hon. M. FOSTER : Ils sont à votre emploi.

Sir FREDERICK BORDEN : l'honorable député m'a reproché d'avoir dit mes officiers.

L'hon. M. FOSTER : Je lui ferai le petit plaisir de concéder qu'ils sont temporairement à son emploi. S'il veut se renseigner auprès d'eux, il saura le prix des baïonnettes américaines. Je vois par mes notes que M. F. C. Ainsworth, secrétaire militaire, faisant fonction de secrétaire du ministère de la guerre, dans une lettre portant la date du 25 août 1906, déclare sous sa signature que dans le rapport du département de l'intendance des Etats-Unis, il est dit que le fusil à répétition coûte $14.90; la baguette à nettoyer, 24 cents, et la baïonnette, $1.42, ce qui fait en tout $16.59. C'est sur quoi je me base pour dire ce que coûte le fusil américain. Le ministre dit que c'est faux.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ignore ce que cite l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER : Je cite mes notes.

Sir FREDERICK BORDEN : Je m'en doutais.

Sir WILFRID LAURIER : C'est une lettre de M. Ainsworth ?

L'hon. M. FOSTER : Oui ; ces chiffres sont tirés d'une lettre de M. Ainsworth.

Sir FREDERICK BORDEN : A qui ?

L'hon. M. FOSTER : Au département.

Sir FREDERICK BORDEN : A mon département ?

L'hon. M. FOSTER : Votre département, par courtoisie.

Sir FREDERICK BORDEN : Merci.

L'hon. M. FOSTER : Il y a une énorme différence entre cela et le contrat en question.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député me reproche, premièrement, d'avoir passé un marché de $250,000, ou environ, sans l'autorisation spéciale du Parlement. Je dirai d'abord que ce n'est pas l'habitude de déposer les contrats de cette nature sur le bureau de la Chambre ni de demander une autorisation spéciale du Parlement. Lui-même, en 1896, a acheté pour un million de dollars de fusils et de baïonnettes en Angleterre. Je suppose que l'achat de ces fusils avait fait l'objet d'un marché qu'il n'a pas déposé sur le bureau de la Chambre. Il a demandé à la Chambre un crédit d'un million pour acheter des fusils et des baïonnettes.

L'hon. M. FOSTER : Oui.

Sir FREDERICK BORDEN : L'an dernier, j'ai demandé à la Chambre un crédit de $1,300,000 pour acheter des fusils, des baïonnettes et différents objets. En 1903 ou 1904, j'ai expliqué à la Chambre la politique du Gouvernement sur la question d'une réserve d'armes, de munitions, d'uniformes, etc., pour la milice et j'ai dit que ce crédit aurait à être renouvelé probablement pendant cinq ans. Il a été voté de nouveau les années suivantes et avec cet argent nous avons acheté des armes, du matériel et différentes choses, exactement comme je l'avais expliqué précédemment, et chaque année, dans le rapport de l'auditeur général et dans celui du département de la Milice, des détails complets ont été fournis sur ce qui a été fait.

Quant au marché en question, il n'a rien de secret. Il y a plusieurs mois, des questions ont été posées, ici même et elles ont reçu leur réponse. Le marché a été signé le 4 mai, et des explications ont été données, dans la Chambre ; je crois même que le contrat a été déposé, et s'il ne l'a pas été, je le regrette, car c'était mon intention de le déposer.

Dans le cas qui nous occupe, l'autorisation du Parlement avait été obtenue, tout autant que dans le cas de l'honorable député (l'hon. M. Foster) quand il a fait l'acquisition de fusils et de baïonnettes pour une somme d'un million de dollars.

L'honorable député dit que le prix convenu est trop élevé, et comme preuve, il cite une lettre quelconque adressée au département, dans laquelle il est dit qu'aux Etats-Unis une baïonnette ne coûte que $1.43. J'ai des doutes sur ce point. Il dit que ces baïonnettes sortent des manufactures de l'Etat, et alors cette somme ne représenterait que le prix de revient et non le prix marchand si elles étaient fabriquées dans des établissements particuliers. C'est une chose bien connue aux Etats-Unis et en Angleterre.

L'honorable député a lui-même acheté des armes en Angleterre en 1896 ; il a acheté une partie des fusils et des baïonnettes directement du War office, et l'autre partie, de l'industrie privée, par l'entremise du War office. Les baïonnettes achetées du War office coûtaient 15 s. 5 d. ½, toutes dé-

penses comprises, soit $3.71. En ajoutant les droits, elles reviendraient à $4.46.

A la même époque, il a dû s'adresser au commerce, dans un temps extrêmement favorable et réussit à obtenir une réduction de 12½ p. 100 sur les prix réguliers. Quand une manufacture d'armes est à ses débuts, un tant pour cent est toujours ajouté aux prix réguliers, pour couvrir les premiers frais d'établissement. Au moment où le général Lake fit ses achats pour le compte de l'honorable député cette période initiale était écoulée et il a pu obtenir une réduction de 12½ p. 100 sur les fusils et les baïonnettes.

Si on ajoutait 12½ p. 100 aux $4.46 on arriverait à un chiffre de beaucoup supérieur à celui de $5.25 stipulé dans le présent marché. C'est ce qu'on appelle les dépenses initiales, dont il est toujours tenu compte dans tous marchés de ce genre. En prenant $4.46 comme point de départ, les dépenses initiales auraient été de 79 cents.

Je crois aussi que l'honorable député est mal renseigné quant au prix actuel des baïonnettes au War office, car j'ai ici les dernières cotes des baïonnettes et fourreaux en Angleterre et le prix payé pour 25,844 baïonnettes dans les manufactures de l'Etat —non dans l'industrie privée—est de $2.02 ; pour 688 fourreaux, 3s. 3d. ½ ou 80 cents, un total de $2.82 ; les dépenses du département, 15½, fret, 14, ou $3.11½ ; si on ajoute les droits, nous arrivons à $4. Dans les prix que je viens de donner, qui sont ceux des manufactures de l'Etat, les dépenses initiales ne sont pas comprises. Si on les ajoute, nous avons $5.02½, ce qui ne laisse plus qu'une différence de 22½ cents par baïonnette et fourreau, pour les dépenses initiales sur une commande de 52,000 baïonnettes, représentant une somme de $11,700, ce qui n'est certainement pas excessif. Pour les fusils, le cas est différent, mais pour les baïonnettes, l'entrepreneur n'a absolument que l'Etat pour client, et lorsque la commande est exécutée tout est dit ; si le contrat ne comporte aucune clause relative aux dépenses initiales, l'entrepreneur est exposé à subir des pertes, ce que personne ne désire.

Mais le Gouvernement a pris la précaution de s'adresser ailleurs ; il s'est adressé à la seule autre maison canadienne en état d'entreprendre ce genre de travail—la compagnie de wagons d'Ottawa. Des soumissions furent demandées à cette compagnie, et si je me rappelle bien elle demandait $5.45, et c'est la plus basse soumission qui a été acceptée. Je considère qu'à tous les points de vue le marché est excellent. Quant au nombre, la compagnie Ross avait une commande de 52,000 fusils et il fallait 52,000 baïonnettes, et la commande a été donnée pour ce nombre, livrable en trois ans.

Quel que soit le total pour les trois années, ce n'est pas $266,000 que nous aurons à payer en un an. Le cas n'est pas aussi alarmant que veut le faire croire l'honorable député et d'ailleurs ces baïonnettes sont absolument nécessaires, si nous voulons distribuer les fusils aux miliciens, le plus tôt possible.

L'honorable député condamne le marché, parce que comme dans le cas des fusils, il autorise une avance de 75 p. 100. Cette question a été débattue à fond lors du crédit affecté à l'achat des fusils. J'ai dit alors et je répète que dans une entreprise de cette nature, pour encourager une nouvelle industrie, il fallait absolument donner de l'aide à l'entrepreneur. Il lui fallait ériger un bâtiment coûteux et installer un outillage considérable et il n'était que juste de lui avancer certaines sommes, à mesure que les travaux avançaient. En Angleterre, cette coutume est invariablement suivie.

Le War office lui-même, si nous lui donnions une commande, exigerait la somme entière ou presque entière, payée d'avance. Il ne me paraît pas déraisonnable que cette compagnie soit payée, non pas d'avance—je ne pense pas que l'honorable député a désiré mal présenter les faits et si j'ai donné à croire que je pensais qu'il l'a fait, je lui présente mes excuses ; mais j'ai compris qu'il avait dit que nous payons cet argent d'avance et que nous fournissions à la compagnie son capital d'exploitation. Ce n'est pas exact. Voici ce qui se passe. Quand les matériaux ont été achetés, après que le travail est terminé, un homme sur lequel nous pouvons compter, un comptable autorisé, approuvé par l'auditeur général, va examiner les fournitures en dépôt, il prend toutes les pièces comptables, toutes les notes du matériel et les livres indiquant qu'on a dépensé pour la main-d'œuvre, et en s'appuyant sur ces renseignements il envoie un relevé au département sur lequel 75 p. 100 de la valeur des fusils est payée.

L'honorable député a cru faire une grande histoire parce qu'on avait avancé à un moment une somme importante d'argent avant qu'aucun fusil n'ait été reçu. C'est absolument exact. On a eu des difficultés pour établir ce fusil et le délai était aussi bien dû aux fonctionnaires du département qu'à la compagnie elle-même. La compagnie désirait ardemment fournir un fusil satisfaisant. L'inspecteur était désireux qu'un fusil convenable soit fourni et l'inspecteur représentant le département d'une part et les fonctionnaires de la compagnie d'autre part, ont travaillé ensemble en vue de faire certains changements dans le mécanisme pour arriver à un réstultat désirable afin d'envoyer au département et de distribuer dans le pays un fusil de première qualité. Cela a nécessité un certain délai. Je crois qu'il n'y a pas eu de fournitures faites pendant environ un an, mais on travaillait pendant ce temps. Quatre ou cinq cents hommes étaient à l'œuvre. Nous avons eu la preuve donnée par le comptable autorisé, devant le comité des comptes pu-

blics, que sur une somme de $1,000,000 dépensés, $900,000 ou à peu près ont été employés pour payer la main-d'œuvre dans l'armurerie. Aussi. en prenant en considération le fait que c'était une industrie nouvelle donnant du travail à cinq cents hommes et que nous étions d'accord avec l'idée émise par le War office, à savoir que nous devrions autant que possible être indépendants dans les questions de cette nature, il me semble qu'il ne devrait pas y avoir de plaintes sérieuses contre le département pour avoir toléré un raisonnable délai. L'honorable député dit que nous avons violé les conditions du marché. L'honorable député devrait être mieux renseigné. Nous n'avons pas violé les conditions du marché. Mon sous-ministre aujourd'hui défunt, était un avocat de grand talent ; il a examiné ces différentes demandes d'avances quand elles arrivaient, et il n'est jamais venu à son esprit, ni à l'esprit de personne, excepté à l'auditeur général, que ces paiements devaient être limités à une certaine année. L'auditeur général a pensé autrement. Il avait bien le droit de le faire, s'il le croyait bon ; il l'a fait, en toute conscience. J'ai suggéré que l'affaire fût soumise au ministère de la Justice qui décida que ce qu'avait fait mon ministère était absolument d'accord avec les conditions du marché. Ce fut alors que l'auditeur général dit : Je dois demander au conseil d'approuver la prolongation du délai ; et c'est ce qui fut fait. C'était parfaitement régulier. On aurait dû le faire plus tôt et je ne vois pas que le département soit sujet à une très grande critique pour cela.

L'hon. M. FOSTER : Quand le marché a-t-il été signé ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le 4 mai 1908.

L'hon. M. FOSTER : Quand la première baïonnette a-t-elle été livrée ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je vais lire le texte du contrat :

Convention faite en double exemplaire, ce.....jour de.....mil neuf cent huit, entre sir Charles Ross, baronnet, de Balnagown, Ecosse, appelé ci-après l'entrepreneur de première part, et Sa Majesté de roi, représentée par l'honorable sir Frederick W. Borden, ministre de la Milice et de la Défense du Dominion du Canada ci-après appelé le ministre, cette expression ci-après employée comprend aussi les successeurs en charge dudit ministre de la Milice et de la Défense. Sa Majesté étant représentée ci-après comme le Gouvernement, de seconde part.

Attendu qu'il est constaté qu'il est dans les intérêts généraux du Canada que les baïonnettes et les fourreaux pour le fusil actuellement manufacturé par l'entrepreneur pour le Gouvernement(ci-après désigné sous le nom de fusil Ross, dont le Gouvernement a besoin pour la milice et la défense, doivent être fabriqué au Canada; et attendu que l'entrepreneur a proposé par lui-même ou par ses associés d'entrepreneurs l'établissement et la mise

en œuvre d'une usine convenable au Canada pour la manufacture desdits baïonnettse et desdits fourreaux et de fournir au Gouvernment les baïonnettes et les fourreaux ainsi requis, fabriqués à ladite usine et livrées au Gouvernement.

Cette convention ayant été en conséquen dûment attestée par témoignage, il est convenu par et entre l'entrepreneur et le Gouvernement, ainsi qu'il suit:

1. L'entrepreneur établira et mettra en œuvre au Canada une usine pour la manufacture des baïonnettes avec l'outillage nécessaire.

2. L'entrepreneur s'engage à livrer au Gouvernement, dans l'espace du trois ans, après que le ministre aura donné à l'entrepreneur un modèle approuvé d'une baïonnette et d'un fourreau ainsi que les dessins et le cahier des charges, 52,000 baïonnettes et fourreaux fabriqués au Canada à ladite usine, correspondant et étant conformes sur tous les points auxdits modèles de baïonnettes et de fourreaux et en concordance avec ledit cahier des charges et les dessins mentionnés; lesdites baïonnettes et fourreaux devant être livrés mensuellement en aussi grande quantité que possible, les livraisons devant commencer un mois après que la machinerie, l'outillage et les instruments auront été installés par l'entrepreneur une telle installation de la part de l'entrepreneur devant être faite avec toute la diligence nécessaire, et le ministre devant être prévenu immédiatement par écrit.

4. Toutes lesdites baïonnettes et lesdits fourreaux pour lesquels le marché est fait seront inspectés avant la livraison, avec raisonnable rapidité et diligence, par l'inspecteur des armes portatives ou d'un autre inspecteur régulièrement autorisé par le Gouvernement et si après telle inspection, lesdites baïonnettes et lesdits fourreaux sont trouvés conformes au modèle type et d'accord avec le cahier des charges et les dessins comme dit ci-dessus, la livraison sera regardée comme définitive à la fabrique; dans le cas contraire, ils ne seront pas acceptés, ni aucun paiement ne sera fait en conséquenc. Mais dans le cas où ils ne seraient pas acceptés par l'inspecteur, ses motifs de refus seront, sur demande, donnés par lui à l'entrepreneur.

6. Le Gouvernement paiera pour les baïonnettes et les fourreaux livrés suivant la convention, le prix de cinq dollars et vingt-cinq cents pour chaque baïonnett complète avec son fourreau. En conséquence, les paiements seront faits sur livraison, pourvu, cependant, qu'après l'établissement de tout l'outillage nécessaire, l'entrepreneur en toute année, pendant l'exécution de ce marché, s'il n'est pas en faute et aussi longtemps qu'il ne le sera pas au sujet de la livraison des baïonnettes et des fourreaux d'après les termes du contrat....

Ces mots n'étaient pas dans le contrat relatif au fusil Ross.

... aura droit de recevoir, avant la livraison, le paiement des deniers déjà dépensés pour les baïonnettes et les fourreaux ou leurs parties, à être délivrés, au cours de cette année-là; ce paiement devant être fait, sur présentation du certificat de l'entrepreneur pour le montant ainsi dépensé, et attestant par la signature du comptable autorisé du Gouvernement, après qu'il aura obtenu la preuve de la réalité de cette dépense; ces paiements ne de-

vant jamais dépasser 75 p. 100 du prix de ces baïonnettes et fourreaux; l'entrepreneur s'engageant, à chaque avance ainsi faite, à assurer et à tenir assurés lesdites baïonnettes, fourreaux et leurs parties, contre la perte ou les dommages résultants de l'action du feu, au bénéfice du Gouvernement, jusqu'à concurrence du chiffre de ces avances; l'entrepreneur consentant à ce que, jusqu'à concurrence même du chiffre de ces avances, le Gouvernement ait un privilège sur lesdites baïonnettes et fourreaux et leurs parties.

L'hon. M. FOSTER : Existe-t-il quelques dispositions relativement à l'importation de parties ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, tout doit être fabriqué au Canada. Sans doute l'acier peut être importé.

L'hon. M. FOSTER : L'usine est-elle déjà en activité ? Dans l'affirmative, quels progrès a-t-elle accomplis ?

Sir FREDERICK BORDEN : On a fait quelques progrès et je pense que le travail doit se poursuivre d'accord avec la fabrication du fusil, parce que l'on a fait quelques additions supplémentaires.

L'hon. M. FOSTER : Quand le ministre espère-t-il recevoir la première livraison ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois qu'on est à l'œuvre actuellement. De sorte qu'on espère recevoir prochainement une livraison.

L'hon. M. FOSTER : A-t-on fait quelqu'avance ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne peux pas le dire avec certitude—autant que je puis savoir aucune avance n'a été faite, et je pense que s'il y en avait eu une, j'en aurais eu connaissance.

L'hon. M. FOSTER : La fabrication de 52,000 baïonnettes comprend en réalité toute la fabrication et rien de plus.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce nombre concorde avec le nombre des fusils commandés. Environ 44,000 fusils ont été livrés sur 52,000. Mais à l'avenir, quand des commandes nouvelles seront données pour des fusils, on fera naturellement des commandes pour les baïonnettes. Le Gouvernement, toutefois, aura la possibilité de mettre fin à ce marché et d'en passer un nouveau ou de fixer des quantités nouvelles quand l'entreprise des 52,000 sera exécutée. Il pourrait se faire aussi que le prochain groupe de fusils soit d'un modèle quelque peu différent et ainsi, le modèle de la baïonnette pourra être modifié. Les 52,000 fusils sont du même modèle. C'est sur ces considérations que le nombre a été fixé à 52,000.

L'hon. M. FOSTER : Le modèle a-t-il été adopté ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui. Il y a plus d'un an, on a fabriqué 20 baïonnettes qui ont été soumises à l'examen des officiers de mon département et envoyées au camp de Petewawa pour être soumises à une épreuve pendant les manœuvres qui ont eu lieu l'an dernier. Elles ont subi une épreuve complète, je crois, elles ont été trouvées absolument satisfaisantes.

L'hon. M. FOSTER : Et les dessins et le cahier des charges sont-ils prêts ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Sont-ils remis déjà à l'entrepreneur ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je le crois.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre se souviendra du délai qui s'est produit quant au fusil Ross...

Sir FREDERICK BORDEN: Nous avons appris avec l'expérience.

L'hon. M. FOSTER :...et il est arrivé que cet enseignement dans ce cas a été très coûteux.

Sir FREDERICK BORDEN: Pas du tout.

L'hon. M. FOSTER : J'ai entendu le ministre dire que dans ce cas, le modèle avait été adopté et que le cahier des charges avait été donné aux entrepreneurs?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Je ne vois pas un grand argument dans le calcul du ministre quant aux droits de douane...

Sir FREDERICK BORDEN : Pourquoi l'honorable député ne donnerait-il pas le même avantage à un industriel qui travaille pour le Gouvernement qu'il en donnerait à un industriel qui fournit des matériaux au public ? Pourquoi le fabricant de baïonnettes, par exemple, n'aurait-il pas l'avantage d'une remise de droits aussi bien que le fabricant de lainages, de coton ou de machines à coudre ?

L'hon. M. FOSTER : D'abord, le ministre constatera qu'il y a une grande différence. Le Gouvernement ne traite aucun manufacturier de lainages comme il traite ce fabricant de fusils et de baïonnettes. Il ne leur donne pas à perpétuité et gratuitement un emplacement...

Sir FREDERICK BORDEN : Mais les villes leur en donnent.

L'hon. M. FOSTER... et il ne leur donne pas d'avance le prix des marchandises qui, dans ce cas, s'élève à une très forte somme avant qu'aucun fusil n'ait été livré. Raisonnons un peu sur ce sujet. Le fabricant ordinaire doit choisir ses matières premières et les acheter ; il doit choisir sa main-d'œuvre et la payer. Il doit suivre toute la filière de la fabrication depuis la matière première jusqu'à l'article définitif. Il doit ensuite en passer l'inspection, il l'expédie et la livraison est faite. C'est alors qu'il

reçoit son paiement, non pas auparavant. Avec ce marché des baïonnettes, celui qui les fabrique achète la matière première et engage des hommes, mais il paie pour cette matière première et pour la main-d'œuvre en prenant sur l'avance de 75 p. 100 et jusqu'à cette limite c'est le fonds de roulement qui lui est fourni par le Gouvernement. Il achète ses matériaux en vue d'une certaine livraison de fusils ou de baïonnettes et il met la main-d'œuvre à l'ouvrage. Il achète ses matériaux pour deux ou trois mois, quelles qu'en soit les conditions, il les donne à la main-d'œuvre qui se met à l'ouvrage et tant que dure le travail, c'est en vue de perfectionner l'instrument, quel qu'il soit, baïonnette ou fusil. Il reçoit 75 p. 100 du prix du marché, ce qui, tout le monde l'admettra, je pense, est bien près du coût réel de l'article terminé, comptant les autres 25 p. 100 comme profit de manufacture. Donc, il est bien évident que, quelque nom que vous lui donniez, l'entrepreneur obtient réellement par cette avance le capital qui lui est nécessaire pour acheter sa matière première et payer sa main-d'œuvre. Vous pouvez toujours acheter du War office qui serait très content de travailler de concert avec le gouvernement du Canada ou de toute autre colonie. Quand nous avons acheté du matériel de guerre, on a quelquefois envoyé une commande immédiate comme on le fait quelquefois. Nous avions besoin de fusils valant $1,000,000 ou plus, livrés aussi vite que possible. Le War office nous a fourni la moitié de ces fusils et la fabrique d'armes portatives de Birmingham, nous a fourni l'autre moitié. On aurait pu faire aujourd'hui des arrangements analogues à ceux qui ont été faits avec le gouvernement anglais, au moyen desquels les fusils et les baïonnettes auraient pu nous être fournis, en tout ou en partie, par le département de l'intendance, et peut-être en partie par les différentes fabriques d'armes portatives de Birmingham ou d'autres villes. Il est vrai que les fabricants du dehors demandent plus que le gouvernement impérial. Il est aussi vrai que lorsque le gouvernement impérial a besoin d'un supplément d'installation de machineries pour fabriquer des armes pour lui-même, il exige pendant une certaine période un prix un peu plus élevé. Je crois que dans le cas de la compagnie des armes portatives de Birmingham, ce prix était d'environ de dix schellings.

Sir FREDERICK BORDEN : Non, il était de vingt schellings.

L'hon. M. FOSTER : Non, il était exactement de dix schellings, et cette somme de dix schellings a été donnée par suite de dépenses en vue de nouvelles machineries. Mais à une certaine époque, cette somme a baissé, du moins elle avait baissé quand nous avons fait notre achat. De sorte que lorsque nous calculons la moyenne des prix des fusils que nous avons payés en 1896-1897, si nous avons payé £3 8s. 5d. au War office, nous avons payé £4 13s. 2d. ½ à la fabrique des armes portatives de Birmingham, et la moyenne des deux paiements s'élevait à $20.77. On doit ajouter à cette somme 5½ p. 100 pour l'inspection et la surveillance du département qui est toujours comprise, j'imagine.

Sir FREDERICK BORDEN : Les fusils du War office coûtent £2 17s. 3d., ou avec le verrou, la bouteille à huile, etc., £2 18s. 6d., et les fusils du commerce coûtent £4, précisément ce que j'ai dit.

L'hon. M. FOSTER : Et ce que j'ai dit est absolument vrai, à savoir que l'arme complète revenait à £3 8s. 5d. pour le War office, et £4 18s. 2d. ½ pour les compagnies particulières.

Sir FREDERICK BORDEN : Cela n'est pas le renseignement que j'ai. C'était £3 18s. 9d. pour le War office et £4 7s. 5d.

L'hon. M. FOSTER : C'est encore moins alors puisque j'ai ajouté 5½ p. 100 pour obtenir le total.

Sir FREDERICK BORDEN : Mais c'est ajouté ici aussi.

L'hon. M. FOSTER : La différence entre nous n'est pas grande. La moyenne, suivant la note du ministre, serait inférieure à ma moyenne, $20.77½ pour les 40,000. Il n'y a aucun doute que le ministre aurait pu faire la même chose par un arrangement avec le War office anglais, et avec les fabricants d'armes, et je ne pense pas que vous trouverez qu'il y a une grande différence dans le prix. Que coûte le fusil Ross au ministre? Il lui coûte avec la baïonnette environ $28 à $29 par fusil.

Sir FREDERICK BORDEN : $26.90.

L'hon. M. FOSTER : Non, il faut comprendre tout ce qui se rapporte au coût. Il y a à compter la somme payée pour les changements et autres améliorations, c'est-à-dire qu'on a entrepris de faire des expériences sur un fusil qui a nécessité tout le délai de 1902 à 1908 pour arriver à un état assez complet actuellement et le ministre a dû payer pour faire ces expériences.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce n'est pas très juste d'inscrire cette somme au compte du fusil.

L'hon. M. FOSTER : Certainement.

Sir FREDERICK BORDEN : Il peut y avoir cent mille fusils de plus.

L'hon. M. FOSTER : Cela se peut, mais c'est là ce que ces fusils ont coûté jusqu'à maintenant, et cette somme n'aurait pas été ajoutée au coût si le ministre les avait achetés en Angleterre. Il a eu à payer $30,267 pour changement et améliorations, $76,580

pour inspection, loyer, etc., et $26,237 pour les mires. De sorte que le paiement total pour les 40,000 fusils, d'après sa propre réponse, est de $1,138,784, ce qui porte le coût à $28.47. Et il n'a pas de baïonnettes. S'il ajoute le prix de la baïonnette, $5.25 et s'il compte l'inspection et les autres frais pour cette baïonnette, il verra que la somme de $33.72 est ce que lui coûte son fusil et sa baïonnette, tandis que le War office nous aurait livré ces armes complètes pour $20.77 ½ pour 40,000 fusils. La différence entre 20.77½ et $33.72 représente précisément la différence dans le prix que nous avons eu à payer. On aurait pu faire, je crois, le même arrangement et la même économie.

M. SAM. HUGHES : En achetant en Angleterre ?

L'hon. M. FOSTER : Oui.

M. SAM. HUGHES : Alors, pourquoi ne pas acheter là-bas nos laines et nos cotons?

L'hon. M. FOSTER : Je ne crois pas que vous puissiez jamais tabler sur le même système et les mêmes règles en ce qui concerne la fabrication des armes par un gouvernement, comme vous pouvez le faire au sujet du commerce général et des manufactures du pays. Vous pouvez développer cet argument mais je ne crois pas que ce soit juste de le présenter ainsi.

En ce qui a rapport aux baïonnettes, la même chose est arrivée. Le ministre pouvait aller au War office anglais et acheter ces baïonnettes pour 9 schellings 8 deniers ½ en ajoutant quelques frais qui auraient augmenté un peu le prix, ou il aurait pu les acheter des fabricants d'armes portatives pour environ 13 schellings 2 deniers ¾. Il pourrait se faire que quelques frais soient ajoutés à cette somme. Supposons qu'il ait fait une commande pour 52,000 baïonnettes, cela aurait coûté une moyenne d'environ $3 par baïonnette. Aujourd'hui, il paie $5.25 par baïonnette. Il me semble que ç'aurait été un procédé bien préférable dans la fabrication des baïonnettes et des fusils d'être resté dans un accord complet avec la Grande-Bretagne. Ils ont certainement dans ce pays, une plus grande expérience dans la manufacture des armes ; ils ont la connaissance voulue et l'habileté des experts ; ils sont intéressés à avoir la meilleure arme pour le service de l'armée anglaise, plus intéressée peut-être qu'aucun autre pays au monde—certainement ils sont tout aussi intéressés que nous le sommes.

Nous aurions eu le bénéfice de l'uniformité dans les armes et de l'expérience, de l'habileté et du prix des expériences faites par le gouvernement anglais lui-même. L'argument le plus important qui ait été présenté en faveur du système actuel est que vous désiriez être indépendants. Mais en réalité, vous n'êtes pas indépendants aujourd'hui avec la manufacture du fusil Ross. Vous importez des Etats-Unis des parties fabriquées. Dans la manufacture du fusil Ross, vous importez certaines parties fabriquées aux Etats-Unis. Je pense que nous aurons été aussi indépendants si nous avions conservé nos rapports avec le War office anglais. La Grande-Bretagne commande sur la mer, et elle conservera cette autorité aussi longtemps qu'elle sera un empire fort et durable. Je ne crois pas que nous puissions douter que nous serons toujours dans une position qui nos obligera à nous fournir d'armes en Grande-Bretagne. Nous devrions alors rester côte à côte avec le gouvernement anglais dans toutes ses améliorations et nous aurions une arme uniforme. Au lieu de cela, le ministre s'est mis à l'œuvre et a entrepris de fabriquer un fusil, et il a mis des années avant de savoir quelle espèce de fusil il désirait. Il peut se faire que le fusil Ross, tel que Ross l'a apporté ici, ait été un meilleur fusil qu'il ne l'est aujourd'hui après qu'il a été soumis à toutes ces expériences.

M. SAM. HUGHES : C'est peut-être un peu tard à la fin de la session pour discuter cette question.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Je pense que l'honorable député comprendra qu'il n'est pas juste de recommencer encore tout ce débat. J'ai discuté cette question ici pendant une heure et plus. Ce n'est pas juste pour moi, ce n'est pas juste pour la Chambre à ce moment, à quelques heures de la prorogation, de rouvrir à nouveau ce débat. Tout ce que l'honorable député a dit, a été déjà répété deux ou trois fois pendant la session. Il a été répondu à chacune des déclarations qu'il a faites. Je demande à l'honorable député si c'est ce à quoi nous devions nous attendre d'un vieux parlementaire à la veille de la prorogation du Parlement ?

L'hon. M. FOSTER : Je fais mon exposé relativement au marché de la baïonnette d'abord, et je raisonne sur le marché du fusil Ross en m'appuyant sur celui de la baïonnette.

M. SAM. HUGHES : Je ne veux parler que d'un seul point. On a dit que le premier fusil était meilleur que le fusil actuel. Je puis dire que le fusil qui est maintenant entre les mains des soldats et qui a été condamné, a passé par les épreuves les plus sévères qu'aucun fusil n'ait jamais subies et il a été prouvé qu'il valait un fusil quelconque dans le monde. C'est une question d'épreuve.

L'hon. M. FOSTER : En somme, vous dépendez ici de la fabrique des fusils qui ne manufacture pas de baïonnettes et vous payez $5.25 quand je suis certain que vous pourriez avoir ces baïonnettes faites par le War office et par les autres compagnies en Angleterre à un prix qui est d'environ $3 ou $3.50 chacune. Quant à l'indépendance dans l'affaire, si la guerre éclatait demain ou dans deux ans, ou même dans trois ans,

si elle venait soudainement, la fabrique d'ici ne pourrait pas vous alimenter, elle n'est pas capable de le faire. Vous auriez donc à vous adresser au gouvernement anglais et à faire venir vos fournitures de la métropole.

Sir FREDERICK BORDEN : Pour la troisième ou quatrième fois, je vais répéter aussi brièvement que possible ce que j'ai dit auparavant comme justification du projet mis à exécution en vue d'encourager une manufacture d'armes dans ce pays. Permettez que je commence par demander à l'honorable député : Pourquoi le Gouvernement auquel il appartenait a-t-il encouragé la fabrication de cartouches ? Il aurait pu se les procurer à meilleur marché en Angleterre. Pourquoi ne l'a-t-il pas fait ? Quand j'ai pris la direction du ministère, la fabrique installée par l'honorable député manufacturait environ 600,000 à 700,000 cartouches par année. Je suis heureux de dire que cette quantité a augmenté de 600,000 à environ 10,000,000 ou 12,000,000 de cartouches. L'honorable député dit que nous pouvons toujours acheter en Angleterre les fusils dont nous avons besoin. Eh bien, nous ne le pouvons pas. En 1900, j'ai essayé d'acheter dix mille fusils et nous n'avons pas pu en obtenir deux mille. Nous ne savions pas ce qui allait arriver en 1900. Nous avions envoyé sept mille hommes au sud Africain armés de sept mille de nos fusils, ce qui avait réduit notre réserve.

Il nous en fallait davantage ; nous avons essayé d'en avoir dix mille et nous n'avons pas pu en acheter deux mille au moment précis où nous en avions besoin. Le raisonnement de l'honorable député s'appliquerait à une fabrique quelconque au Canada. Je suis surpris que le vieil avocat de la Politique nationale vienne ici aujourd'hui et recommande que nous procédions ainsi, en nous rendant absolument dépendants des fournitures qui peuvent venir de la mère patrie. Le même raisonnement qui s'applique à une fabrique quelconque du pays, s'applique avec une force plus grande encore dans ce cas, parce qu'il s'agit d'une question de défense nationale ; c'est une question vitale dans laquelle ce pays et l'empire tout entier est intéressé. J'ai lu l'autre soir—l'honorable député était ici et m'a entendu—un extrait des Livres bleus présenté aux autorités impériales, il y a un an et que dit-il ?

Aucun aperçu des conditions stratégiques de l'empire britannique, même quand un tel aperçu est borné à l'aspect purement militaire de la question, ne peut être entrepris sans admettre d'abord comme premier et fondamental principe, que le maintien de l'empire repose avant tout sur la maîtrise de la mer.

Supposez que cette suprématie soit brisée comme cela pourrait arriver, même temporairement et que les communications soient coupées entre ce pays et la mère patrie. Cela pourrait se produire, il n'y a pas d'impossibilité que cela arrive, c'est

possible, c'est probable, si une union de deux grandes puissances se formait contre l'Angleterre. Je ne crois pas que ce serait permanent, mais cela pourrait durer assez longtemps pour nous placer dans le plus grand péril, et mettre en danger les communications entre ce pays et la mère partie. Que dit de plus le Livre bleu ?

Il est très désirable que le rayon de l'approvisionnement des magasins militaires soit aussi grand que possible et les gouvernements coloniaux seront en conséquence instamment priés de prendre leurs dispositions pour avoir des manufactures et se procurer des provisions, plutôt que de compter sur les ressources du Royaume-Uni.

Voilà la réponse à l'honorable député. Si nous devons mettre en pratique notre manière de voir, contribuer notre part pour la défense de l'empire, nous devons être prêts à fabriquer au Canada, non seulement nos fusils, mais notre artillerie et nos munitions de toutes espèces. C'est là le meilleur système quel qu'en soit le prix, pourvu qu'il soit raisonable. Mais on ne peut pas encore le faire à un aussi bon marché qu'en Angleterre. Le département a appliqué ce principe à la manufacture des cartocuhes. Nous fabriquons déjà chez nous des munitions à aussi bon marché, après vingt ans d'expérience, qu'on peut en faire en Angleterre. Le temps viendra où nous pourrons fabriquer des fusils et notre artillerie à aussi bon marché. En attendant nous devons payer des prix élevés ; la main-d'œuvre est plus chère.

L'honorable député dit : Mais, après tout ce n'est pas au Canada qu'on manufacture, vous devez vous procurer la matière première à l'étranger. Ce raisonnement serait aussi sensé et aussi rigoureux avec presque toutes les fabriques du Canada. Eh quoi ! même l'outillage agricole est fabriqué, pour une partie considérable, avec des matières premières qu'il faut importer. Les voitures fabriquées au Canada sont faites avec des matières importées. Il faut se traîner avant de marcher. Avec la politique préconisée par l'honorable député nous devrions nous contenter de rester dans la situation où nous étions sous son administration et de n'être jamais capables de fabriquer nous-mêmes. Je ne crois pas que ce soit un système que les citoyens de ce pays approuveront. Je suis heureux de mettre ce marché sous les yeux du peuple pour qu'il puisse dire si nous avons été sages ou imprudents.

Quant à la propriété de Niagara, au sujet de laquelle l'honorable député a demandé des renseignements, j'ai ici une note disant : le total de l'argent nécessaire pour l'acquisition a été $31,000 ou $120 l'acre. Le versement a été fait par le ministère de la Justice, après des négociations qui ont eu lieu entre le général Lake et le maire de Niagara-on-the-Lake. L'évaluation faite par un expert indépendant a été la même que le prix d'achat.

Le mémoire dit que l'enregistrement est clos, et il est impossible d'obtenir des détails complets.

L'hon. M. FOSTER : Je suppose que nous aurons le rapport lundi.

Sir FREDERICK BORDEN : J'apporterai ici toutes les pièces.

L'hon. M. FOSTER : Cet item est-il le dernier du budget ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Je demanderai à monsieur le président de la Chambre s'il a été fait récemment quelque addition aux salaires des employés des communes ?

M. l'ORATEUR : Oui, les appointements de M. McCord, légiste pour la Chambre des communes, ont été portés de $3,500 à $4,000. Il y avait déjà quelque temps que l'on pensait à lui donner cette augmentation. De fait, l'ancien ministre de la Justice avait recommandé la chose avant de partir. Il avait proposé $500 d'augmentation, vu que M. McCord, disait-il, faisait ce que l'on appelle un travail de consultation parlementaire. L'affaire a été discutée l'année dernière et, de nouveau, cette année, et nous avons pensé que cette augmentation était méritée. Toutes ces augmentations, au reste, sont faites sur proposition du greffier de la Chambre.

M. SPROULE : Qu'est-ce que veut dire monsieur l'Orateur par consultation parlementaire ?

M. l'ORATEUR : Je veux dire qu'il s'agit d'opinions données à l'occasion des projets de loi. Je ne sais pas quel surcroît de besogne cela occasionne. A tout événement, M. McCord fait, depuis quelques années, valoir ce travail comme lui donnant droit à un supplément.

Ensuite, il y a M. Laplante, sous-greffier de cette Chambre, dont le traitement est porté de $2,800 à $3,500. M Laplante dit que la rémunération qui lui est donnée n'est guère proportionnée au travail qu'il fait. Il nous a à maintes reprises depuis une couple d'années signalé la lourde tâche qui pèse sur lui, comparativement aux sous-officiers qui l'ont précédé dans sa charge et comparativement aussi à ceux qui dans les autres assemblées législatives ont des fonctions analogues aux siennes.

L'hon. M. FOSTER : Quand M. Laplante a-t-il été nommé ?

M. l'ORATEUR : Le 22 mars 1897.

L'hon. M. FOSTER : Quel devait être alors son traitement ?

M. l'ORATEUR : Le traitement du sous-greffier était autrefois de $2,800; mais quand M. Laplante est entré en fonctions, il n'a eu que $2,000.

L'hon. M. FOSTER : En quelle année l'a-t-on mis à $2,800 ?

M. l'ORATEUR : En 1903 ou 1904. Prenant en considération la tâche fatiguante qui lui incombe, obligé qu'il est de se tenir ici à toute heure du jour et de la nuit tant que dure la session, nous avons cru que ce supplément de traitement n'était qu'une juste reconnaissance de ses services. Quant au personnel des " Débats," leurs appointements ont fait l'objet d'une résolution, et nous les avons porté à $2,500. M. Boyce, aide du sténographe en chef, qui avait $1,200 aura $1,600. Les appointements des traducteurs des " Débats," qui étaient de $2,000, seront de $2,100.

L'hon. M. FOSTER. Combien sont-ils ?

M. l'ORATEUR : Je ne sais pas au juste, mais je verrai à obtenir ce renseignement.

L'hon. M. FOSTER : Qu'est-ce qui vient ensuite ?

M. l'ORATEUR : Les deux sténographes officiels des comités de la Chambre reçoivent aujourd'hui $1,500 ; ils nous ont représenté qu'en acceptant ce salaire de $1,500, il n'avaient pas idée que la session pût jamais durer huit mois. Ils ont demandé qu'on augmentât le chiffre de leurs appointements et que, pour cette année, il leur fût accordé une indemnité. Comme indemnité pour la présente session nous avons décidé de proposer une somme de $100 et pour l'avenir, de porter leurs appointements à $1,600.

M. Howe, commis de deuxième classe et secrétaire du comité des comptes publics, a été promu commis de première classe. Je n'ai pas besoin de dire quelle somme considérable d'ouvrage il fait à chaque session pour les séances de ce comité. Il aura $1,600 par année.

L'hon. M. FOSTER : Combien a-t-il aujourd'hui ?

M. l'ORATEUR : Il a $1,400, ce qui lui fait $200 d'augmentation.

M. FOWLER : Combien avaient les traducteurs auparavant ?

M. l'ORATEUR : $2,000. Ils vont recevoir $100 de plus.

Puis, il y a MM. Clapin, Tessier, Paradis et Briand, qui appartiennent au bureau des traducteurs de la Chambre. Ils changent de classe, et vont recevoir : MM. Clapin et Tessier, $1,700 ; MM. Paradis et Briand, $1,500. Les deux premiers ont été plus longtemps dans le service que les deux autres, et, par suite, ils ont plus d'expérience.

L'hon. M. FOSTER : Combien avaient-ils jusqu'ici ?

M. l'ORATEUR : MM. Clapin et Tessier, $1,500.

L'hon. M. FOSTER : Et les autres ?

M. l'ORATEUR : $1,350.

L'hon. M. FOSTER : Peut-on savoir ce qu'ils ont à faire ?

M. l'ORATEUR : Ils font de la traduction à l'année. M. Briand fait aussi, je crois, de la correction d'épreuve.

L'hon. M. FOSTER : Sont-ils des employés de session ?

M. l'ORATEUR : Non, ils sont ici à l'année.

L'hon. M. FOSTER : Monsieur l'Orateur aura-t-il l'obligeance de nous dire ce qu'ils font ?

M. l'ORATEUR : Ils traduisent les Livres bleus, et autres choses de cette nature. Certaines matières sont fort spéciales, et exigent de la part du traducteur beaucoup de soin. Ce sont eux qui traduisent à peu près tous les documents de la session.

L'hon. M. FOSTER : Combien de temps ce travail les occupe-t-il ?

M. l'ORATEUR : Toute l'année, à l'exception d'un temps raisonnable pour vacances.

Viennent ensuite MM. Tremblay et Quéry. M. Quéry, est ici depuis 1874 ; il est porté de $1,700 à $1,900, comme aussi M. Tremblay, qui est entré en 1882.

L'hon. M. FOSTER : Qu'est-ce que font MM. Tremblay et Quéry ?

M. l'ORATEUR : Eux aussi font de la traduction à l'année.

L'hon. M. FOSTER : Le même travail que vous venez de dire ?

M. l'ORATEUR : Oui, à peu près.

Il y a aussi M. Naubert qui avait $1,000 et qui aura $1,100. Il est aide au bureau des fournitures.

M. Chapleau s'est aperçu que sa tâche devient fort lourde. C'est un vieil employé qui travaille consciencieusement; il dit qu'il a absolument besoin d'aide. De fait, pour venir a bout de son travail et ne rien laisser en arrière, il a dû dans une certaine mesure se faire aider par quelqu'un, et il a demandé qu'on lui donnât un auxiliaire régulier qui fera les fonctions de sous-greffier et de traducteur à son bureau. La commission a décidé, sur proposition du greffier et de moi-même, de nous faire autoriser à nommer un employé de plus, dont le choix est encore à faire. Elle a également décidé qu'il serait commis de deuxième classe, avec salaire initial de $1,200. Il faut pour remplir cette charge un homme soigneux, capable et ayant de l'expérience. Il serait, par conséquent, difficile, à moins de cela, de trouver quelqu'un qui consentît à faire ce travail.

M. Lionel Dansereau, commis de deuxième classe, est fait commis de première classe, et ses appointements seront de $1,500 comme étant le chiffre minimum du salaire attribué à cette dernière classe.

L'hon. M. FOSTER : Combien a-t-il actuellement?

M. l'ORATEUR : $1,400.

L'hon. M. FOSTER : A quelle besogne est-il employé?

M. l'ORATEUR : C'est lui qui prépare la version française du journal.

Vient ensuite M. Deacon à qui est confiée la surveillance du cabinet de lecture. Il était comme de deuxième classe cadette, et il devient commis de deuxième classe. J'ai eu une conversation avec le comptable, de qui dépend le travail de M. Deacon, et il me dit que c'est un employé très capable et très vigilant, fort occupé, et qui mérite cette augmentation de son salaire.

L'hon. M. FOSTER : Combien reçoit-il dans le moment?

M. l'ORATEUR : $1,100. Il aura $1,200.

Après cela vient une proposition du comité des impressions. J'ai ici ce document, et je vais lire :

Attendu que dans le cas des employés du comité des impressions (faisant la distribution pour le Sénat et pour la Chambre des communes) il n'existe, par la loi ni par les règlements, aucune échelle régulière de traitements et qu'il est à propos d'établir telle échelle analogue en principe à celle qui existe pour le service civil et pour la Chambre des communes, la liste suivante soit adoptée tant pour les traitements que pour les promotions dans cette branche du service:

Désignation de l'employé.	Rang actuel.	Appointements actuels.	Augmentation annuelle.	Traitement maximum.
			$ c.	$ c.
1. Chef de la distribution....	Commis-chef.	$1,900. Date de la 1re nomination, 1897.... ..	50 00	2,500 00
2. Premier sous-chef de distribution	" de 2e classe	$1,200. Date de la 1re nomination, 1896.....	50 00	1,500 00
3. Deuxième " "	" "	$1,200.....	50 00	1,500 00
4. Commis à la "	cadette.....	$800. Date de la 1re nomination, 1900.....	50 00	1,100 00

M. FOSTER.

Lesdites augmentations commenceront le 1er avril 1908.

13. Que les salaires de M. George Smith, messager pour les affaires de banque, et de M. George Holder, gardien de nuit, soient portés pour chacun à $800.

L'hon. M. FOSTER : Combien ont-ils reçu jusqu'ici ?

M. l'ORATEUR : Chacun $700. Ceci les met au maximum de la classe.

Que les salaires de MM. Charles R. Stewart, Thomas Ebbs, Louis P. Moreau, et A. Boutet, soient portés pour chacun à $700 ; que M. Saint-Louis, barbier, ait le même taux de salaire que s'il était messager de session, et que les teneurs de livres, H G. Vaughan et G. Turner, du personnel des messagers, reçoivent une augmentation de 50 cents par jour à dater du jour d'ouverture de la présente session. Que le portier Williams ait une augmentation de 25 cents par jour ;

14. Qu'aussitôt que faire se pourra il soit réservé une salle convenable pour la réception, la garde, la sortie et la distribution aux membres de la Chambre des communes, des Livres bleus et autres documents publics dont le dépôt et la distribution se sont faits jusqu'à présent au bureau de poste de la Chambre, et qu'il soit nommé permanemment un employé ayant rang de commis de deuxième classe cadette pour aider M. Hollingsworth, du bureau de poste, qui actuellement a charge de ce travail.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce que ce sera une nouvelle nomination ?

M. l'ORATEUR : Oui ; c'est un des messagers actuels à qui nous donnions cette place. La distribution des Livres bleus aux députés a été depuis quatre ans une source d'ennuis. Elle n'a jamais satisfait personne. Elle a toujours été un embarras pour le bureau de poste. Cette année un changement a été fait, et c'est dans une petite salle débouchant sur un des corridors que ce travail de distribution s'est fait. Les Livres bleus vont se multipliant sans cesse, et nous proposons d'utiliser pour les y déposer une des salles de la nouvelle annexe ; nous confierons à quelqu'un la direction de ce service. Cela est fait sur proposition de M. le greffier, et aussi, je crois, de M. Mills, le directeur de la poste.

Que soit ratifié la nomination, par monsieur l'Orateur, de M. A. Lalonde, messager, promu au rang de commis de deuxième classe cadette. Il est entendu que M. Lalonde aura l'emploi ci-dessus mentionné.

Toutes ces augmentations, à l'exception de celles qui regardent le personnel des Débats, doivent prendre effet à compter du premier jour du présent exercice. Pour le personnel des Débats elles prennent effet à partir du commencement de la session.

L'hon. M. FOSTER : Monsieur l'Orateur nous dira-t-il sur quel crédit il prend ces augmentations ?

M. l'ORATEUR : Il y aura à les voter.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce que monsieur l'Orateur fait ces nominations et ces augmentations avec intention d'attendre à la prochaine session pour qu'un vote vienne les sanctionner ?

M. l'ORATEUR : Oui, c'est notre intention.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce la manière ordinaire de procéder ? Il me semble qu'il est d'usage d'obtenir d'abord l'autorisation, et de faire la nomination ensuite. Il se peut qu'avec le nouveau député nous adoptions une règle différente.

M. l'ORATEUR : Nous pensons qu'il y aura assez d'argent pour cela.

L'hon. M. FOSTER : Mais il n'a pas été voté de crédit à cette fin.

M. l'ORATEUR : Non, mais il y a les sommes votées d'une manière générale pour les traitements de la Chambre. En attendant, nous avons consigné cela au procès-verbal de la commission d'économie interne, comme proposition faite au Gouvernement. La chose, bien entendu, devra être traitée en la manière ordinaire.

L'hon. M. FOSTER : Avez-vous compris dans ces augmentations tous les employés qui ont quelque chose à faire avec la Chambre ?

M. l'ORATEUR : Je ne dirai pas tous, mais un bon nombre. Quelques-uns de ces cas sont en suspens depuis un an ou deux, d'autres se sont présentés au cours de cette session. Pour le reste, les employés n'ont pas demandé d'augmentations cette année.

M. FOWLER : C'est comme cela que les difficultés arrivent, on fait un triage, les uns ont de l'avancement, les autres n'en ont pas. M'est avis qu'un employé ne devrait pas porter la peine de sa réserve. S'il est trop modeste pour demander une augmentation de salaire, cela devrait lui être compté, et, pour moi, je donnerais à celui-là plus qu'à l'employé qui vous talonne sans cesse pour de l'avancement.

M. l'ORATEUR : M. le greffier a examiné ces choses avec beaucoup de soin, et il les a recommandées.

(Il est fait rapport des résolution adoptées.)

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

Reprise de la Séance.

ADOPTION DES SUBSIDES EN DERNIERE EPREUVE.

La Chambre passe à la discussion des résolutions adoptées en comité des subsides.

Aide à l'érection d'un monument à Brantford pour commémorer la découverte du télé-

phone, un quart du coût, ne dépassant pas $7,500.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je désire proposer un amendement à cet item. Le total du crédit demandé était de $10,000, dont un quart a déjà été voté avec le reste. On m'a fait savoir que cette aide votée dans les termes ci-dessus ne répondrait guère aux fins que se proposent les promoteurs de ce mouvement. Il n'est parlé en effet que du monument lui-même, et le comité qui a charge de l'affaire pourra vouloir acheter la vieille habitation de M. Bell, pour faire partie du mémorial projeté. Je propose que la résolution soit ainsi modifiée.

Aide à l'érection d'un monument à Brantford pour commémorer la découverte du téléphone.

De la sorte, le comité pourra utiliser cet argent, si tel est son désir, partie pour un monument et partie pour un mémorial d'autre sorte. Ces deux choses vont se trouver comprises dans le mot " mémorial".

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Travaux publics, imputable sur le revenu.—Ports et rivières.—Nouvelle-Ecosse.—Salt-Lake, Lakevale.—Etablissement d'un chenal depuis le lac jusqu'à la baie Saint-George, y compris ouvrages de protection, $5,625.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : L'évaluation de ces travaux est faite depuis quelque temps déjà ; l'ouvrage a pris quelque avance, de sorte que l'on n'a plus besoin d'une somme aussi forte. Il suffira de $700, et je propose que l'item soit modifié en conséquence.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

M. BLAIN : Est-ce que le ministre des Travaux publics n'a rien à proposer pour assurer une exécution plus rapide du musée géologique ? Certains petits entrepreneurs sont un peu lents, ce qui retarde le gros de l'entreprise.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Cela est peu exact. L'entrepreneur, M. Goodwin, pousse l'affaire très rapidement ; mais ce qui regarde le chauffage, l'éclairage et les agencements n'a pas encore été adjugé. J'avais dit à la Chambre que je demanderais des soumissions pour ces choses, mais depuis il m'a été présenté des observations, et j'ai, à ce sujet, une offre de l'entrepreneur. La question est en ce moment à l'étude. Nous allons faire le possible pour pousser les travaux. Jusqu'à présent, au reste, l'ouvrage a marché avec toute la célérité qu'on y pouvait mettre.

M. BARR : Dans combien de temps espère-t-on que l'édifice sera terminé ?

L'hon. M. PUGSLEY : Si nous pouvons faire des arrangements pour que les ouvrages secondaires relatifs à l'éclairage, au chauffage aux agencements de l'édifice, puissent marcher de pair avec le gros de l'entreprise, il sera possible, me dit-on, d'y apporter dès l'hiver prochain un grand nombre des objets qui encombrent le vieux musée. Je pense bien que tout sera terminé l'année prochaine.

M. STEWART : Outre la protection qu'il convient de donner aux objets du musée géologique, il y a aussi la vie des gens à considérer, et ceux qui ont occasion de visiter le musée actuel doivent voir que, s'il survenait un incendie, il y aurait grand danger pour les personnes. Une grande partie du vieux musée se compose de bâtiments annexés à l'édifice principal, qui est en pierre. On compend par là combien il est nécessaire d'achever le plus tôt possible le nouvel édifice.

Section des mines—Recherches sur les dépôts de minerai et de métaux précieux ; sur la valeur combustible des houilles et tourbes du Canada ; examen et délimitation des marais tourbeux, $35,250.

L'hon. M. FOSTER : J'aimerais à savoir du ministre des Mines (M. Templeman) ce qu'il a pu faire pour M. Bell, qui, après la mort de M. Dawson l'a remplacé pendant nombre d'années, faisant le même travail que faisait ce dernier pour le même salaire qu'il avait à l'époque où M. Dawson est décédé. Pour ce surcroît d'ouvrage, M. Bell, depuis la mort de M. Dawson jusqu'à la nomination de M. Low n'a, je crois, reçu aucun supplément. Il me semble qu'un homme que l'on n'a pas nommé directeur, à qui l'on n'a jamais dit définitivement qu'il serait nommé directeur, mais qui, pendant nombre d'années en a rempli la charge, et une charge quelque peu onéreuse, un homme qui si longtemps est employé dans ce ministère et dont la réputation est universelle, dont le travail a servi de base à presque toutes les publications qui ont paru, et, si je ne me trompe, à presque tous les travaux d'exploration qui sont faits depuis, il me semble, dis-je, qu'un tel homme méritait quelque considération. Je me demande si rien n'a été fait pour lui assurer un supplément d'appointements, et j'en doute. Mais le ministre pourra peut-être renseigner la Chambre sur ce point.

L'hon. M. TEMPLEMAN : M. Bell a été pendant quelques années directeur provisoire du service géologique.

L'hon. M. FOSTER : Pendant combien d'années ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Quatre ou cinq ans probablement. Les appointements qu'il recevait à la mort de M. Dawson étaient de $2,400. S'il n'a jamais été fait directeur, c'est pour des raisons qui me sont inconnues.

Le ministre d'alors n'a pas cru, je suppose, que M. Bell n'eût pas les qualités qu'il faut pour de pareilles fonctions. A tout événement, il n'a pas été nommé directeur. Pendant qu'il en exerçait provisoirement la charge, il avait le salaire attaché à son emploi de géologue, c'est-à-dire $2,400. Il a toujours refusé, me dit-on, d'accepter l'augmentation annuelle due à cet emploi, prétendant toujours avoir droit aux appointements d'un directeur. Le ministre n'a pas cru devoir faire droit à cette réclamation. Il y a environ trois ans, M. Low a été nommé directeur, et en même temps, M. Bell a été promu géologue en chef, titre créé tout exprès pour lui faire un rang à part au musée.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce que cela comportait augmentation du chiffre des appointements ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui, jusqu'à $3,000. Depuis trois ans tout près, M. le docteur Bell a touché cette somme, et le 1er juin dernier il a accepté de prendre sa retraite au bout de six mois de congé que le Gouvernement lui accordait. Sa pension est d'un peu plus de $2,000 par année. J'ai su que M. Bell persiste à réclamer la différence entre les $2,400 qu'il recevait comme directeur provisoire et le chiffre du traitement actuellement payé au directeur du musée.

L'hon. M. FOSTER : Quel est ce traitement ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : $3,000. M. Low, qui occupe la charge de directeur est en même temps le chef de l'administration des mines et, depuis, son traitement s'est augmenté de $100 par année, si je ne me trompe. Selon moi, M. Bell a été très convenablement traité. Il reçoit une pension de plus de $2,000. Dans l'opinion des différents ministres qui depuis dix ans se sont succédés au ministère, M. Bell n'était pas précisément l'homme qu'ils auraient été disposés à nommer directeur, et cela pour des raisons que je n'ai pas besoin de mentionner. C'est un vieil employé; il est dans le service depuis cinquante ans, je crois. L'honorable député a tort de dire que tout ou partie des publications ou travaux d'exploration exécutés depuis le départ de M. Bell sont dus aux propres travaux de M. Bell, sauf, il va sans dire, que les études exécutées par le musée géologique pendant qu'il était là ont été publiées comme rapports de l'administration. Ce qui s'est fait d'important à la section des mines au cours des dernières années est l'œuvre personnelle de M. Low, directeur du musée géologique, aidé de M. Haanel, directeur des mines.

Je sais que M. Bell réclame quelque chose pour les cinq années pendant lesquelles il a fait les fonctions de directeur. L'affaire est venue devant moi il y a quelques semaines, et elle n'a pas encore eté décidée.

L'hon. M. FOSTER : Je pensais à ce que le ministre avait dit dernièrement : un géologue est un employé qui fait un travail spécial ; et M. Bell a donné quelque cinquante années de services au Canada. Jusqu'à tout près de la fin il n'a reçu que $2,400 par année. M. Bell est un géologue de marque, et il me semble qu'il y a toutes les raisons du monde pour traiter ce vieux savant, qui a passé de si longues années au service de l'Etat, un peu mieux que de le tenir à $2,400, quand il remplissait les fonctions de directeur aussi bien que s'il avait eu sa nomination. Une autre considération qui a son importance, c'est que, pendant cinq ou six ans, il n'a rien reçu sous forme d'augmentation annuelle. Après cela, vous l'avez nommé géologue en chef, et lui avez donné le très modeste traitement de $3,000. Vous avez fait depuis deux semaines des salaires de 4 à 5 mille dollars à des employés qui, eux, ne comptent pas cinquante années de service et dont les fonctions n'ont rien de scientifique ni de spécial. Le ministre, selon moi, a toute raison de donner à M. Bell la différence qu'il réclame entre ce qui était son salaire et ce qui aurait été le salaire du directeur s'il y en avait eu un à l'époque. Le ministre parle d'une pension de $2,000, mais ce chiffre n'a été atteint que parce que M. Bell compte cinquante années de services, et non pas à cause de l'importance du traitement qu'il recevait quand il a pris sa retraite. Après qu'un homme a passé cinquante années de sa vie au service de l'Etat, il est bien peu généreux de venir lui reprocher les $2,000 qu'on lui donne, quand de fait il a gagné cette pension sur un bien modeste salaire. Je ne puis me retenir de dire que d'autres, dont beaucoup n'ont pas ses capacités, ont été traités beaucoup plus libéralement. Je crois que le ministre ne ferait qu'accomplir un acte de justice en donnant à M. Bell la satisfaction qu'il réclame.

M. R. L. BORDEN : La position que prend l'honorable ministre des Mines à l'égard de M. Bell ne me paraît guère logique. Si ce dernier était incapable de remplir les fonctions de directeur, on ne devait pas les lui confier pendant cinq ans. Je ne vois pas quelle différence il y a entre les fonctions d'un directeur en titre et celles d'un directeur provisoire. Pendant cinq ans M. Bell a dû remplir ces fonctions sans recevoir le traitement qui, d'ordinaire, y est attaché. Le ministre de l'Intérieur a manifestement manqué ou au pays ou à M. Bell. En effet, si celui-ci, n'avait pas les qualités convenables pour cet emploi, il ne fallait pas l'y laisser ni cinq ans ni cinq mois. Si, d'autre part, M. Bell pouvait convenablement occuper

cette charge, qu'il a de fait occupée pendant cinq ans, je ne vois pas pourquoi on lui a demandé de le faire sans le salaire qu'il aurait reçu s'il eût été formellement nommé. Le raisonnement du ministre ne me paraît pas avoir grande valeur.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Ce n'est pas un raisonnement que je fais, ce sont de simples constatations.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami a déclaré que M. Bell a été assez bien traité, vu que son traitement a été augmenté pendant ses trois dernières années de service. Si son traitement avait été porté à $3,000 depuis dix ans, ce raisonnement tomberait à plat et M. Bell se serait trouvé dans une meilleure situation. Un débat qui s'est engagé il y a deux ou trois ans pendant que la Chambre siégeait en comité des subsides m'a appris que, dans une circonstance antérieure, quelqu'un a touché le traitement attaché à l'emploi de directeur pendant qu'il en remplissait les fonctions. Voilà un précédent dont on ne devrait pas s'écarter à moins de raisons valables. J'espère que le ministre réfléchira et qu'il allouera à M. Bell, qui est un savant d'une grande réputation, le traitement que le pays peut à bon droit lui payer après cinquante années de loyaux services.

M. ROBERT STEWART : J'ai sous la main un calcul établissant l'écart entre les appointements que M. Bell a touchés à titre de directeur intérimaire et le traitement qu'aurait reçu un directeur pendant les cinq années qui ont suivi le 1er mars 1901, date à laquelle il fut chargé de l'intérim. La différence s'élève à $4,591.

J'approuve ce qu'on a dit concernant l'opportunité de faire quelque chose pour M. Bell qui a de si longs états de service. Le ministre aurait un précédent dans le cas de M. Dawson, qui a reçu un supplément de $1,000 à titre de directeur intérimaire, en 1896, pendant l'absence de M. Selwyn parti pour l'Europe. J'espère que le ministre trouvera le moyen de rétablir M. Bell pour le laps de temps pendant lequel il a fait l'intérim du directeur.

L'hon. M. TEMPLEMAN : M. Dawson était l'un des savants les plus illustres du Canada et il a été l'un des directeurs de notre commission des études géologiques qui ont obtenu les plus grands succès. Je ne sache pas qu'il soit d'usage, lorsqu'un fonctionnaire fait l'intérim d'un autre occupant ou poste plus élevé, par exemple, lorsqu'un premier commis remplace temporairement un sous-ministre, je ne sache pas, dis-je, qu'il soit d'usage de lui accorder le traitement que reçoit son supérieur. Je suis peu au courant des traitements que touchent les sous-ministres intérimaires, et je veux qu'on me reprenne si je me trompe.

J'entre dans les vues exprimées par le représentant de Toronto-nord concernant l'insuffisance des traitements, non seulement du directeur intérimaire d'alors et du directeur intérimaire d'aujourd'hui, mais de tous les attachés de la commission des études géologiques en général. Il y a parmi le personnel des fonctionnaires qui comptent de vingt à vingt-cinq de service et dont les appointements n'atteignent pas $2,000. Cela ne nous fait pas honneur. Lorsque le département sera réorganisé, j'espère que les spécialistes occuperont un certain rang et obtiendront de l'avancement plus rapidement qu'autrefois et que tout le service sera mis sur un meilleur pied à cet égard.

De M. Bell j'ai peu de chose à dire. Pendant qu'il a fait l'intérim du directeur, il a reçu ses appointements ordinaires. Il refusa l'augmentation réglementaire, de $50 ou $100 par année, parce qu'il prétendait, comme il le prétend encore, qu'il devait toucher le traitement attaché à l'emploi. Il a le droit, à n'en pas douter, de recevoir l'augmentation annuelle. Je ne saurais dire s'il devrait toucher le traitement qui était alors attribué au directeur. Depuis un an, il y a un directeur intérimaire, M. Brock, qui ne reçoit que $2,300.

L'hon. M. FOSTER : Il ne compte pas cinquante années de service.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Non, mais il fait partie de l'administration depuis dix à quinze ans. D'ailleurs, cela ne change rien au principe. Il reçoit depuis un an, non le traitement du directeur, mais les appointements qu'il touchait auparavant en qualité de géologue de la commission, soit $2,300. J'ai inscrit un crédit dans le budget afin de porter ses appointements à $2,800, parce qu'il est un habile directeur intérimaire. Je regrette de dire que M. M. Low n'est pas en état de revenir au département. Il est directeur et sous-chef et touche le traitement attaché à l'emploi. Mais il est maintenant en congé pour cause de maladie. Il n'a pas de droits à sa retraite ; c'est un homme supérieur, un directeur habile, et nous espérons qu'il reprendra bientôt l'exercice de ses fonctions. Cependant, M. Brock ne touche pas $3,000, mais il est traité comme M. Bell. Tant que durera l'absence de M. Low, M. Brock ne touchera que les appointements de géologue du département, qui seront de $2,800, cette année. En remplaçant M. Bell par un autre, qui est directeur à titre permanent, nous avons procuré le bien du service.

M. R. L. BORDEN : Je ne veux pas qu'on suppose que je laisse entendre qu'en cas d'absence temporaire ou de congé du sous-chef, le premier commis qui remplit ses fonctions pendant quelque temps doit nécessairement recevoir son traitement pendant ce laps de temps. Mais ce n'est pas un cas comme celui-là que j'ai mentionné. L'emploi était vacant et, pendant cinq ans, un fonctionnaire du département fut chargé de

remplir les devoirs de la charge. Il me semble que cela est entièrement différent et qu'on devrait au moins avoir égard au fait qu'il a pendant si longtemps et dans de telles circonstances rempli ces fonctions du mieux qu'il a pu, et que le pays a profité de ses services à titre de directeur intérimaire.

Bureau des essais de la Puissance du Canada.—Entretien du bureau des essais, à Vancouver (Colombie-Anglaise), $13,000.

L'hon. M. FOSTER : Je voudrais obtenir du ministre des renseignements sur les travaux du bureau des essais de Vancouver —disons, sur les résultats obtenus l'an dernier.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je regrette de dire que je n'ai pas lu le rapport du dernier exercice. Le directeur du bureau des mines, M. Haanel, m'a appris que la quantité d'or reçue depuis deux mois au bureau des essais de Vancouver a de beaucoup dépassé la quantité reçue auparavant pendant le même espace de temps. La quantité reçue pendant le semestre représente environ $4,000,000. On a besoin de surnuméraires pour remuer tout cet or. Je suis bien aise de dire que l'utilité du bureau des essais a été établie plus clairement que jamais.

Bureau des études géologiques.—Explorations et études; impression et publication des rapports, cartes, etc.; appointements des explorateurs adjoints, dessinateurs, commis et autres; achat de spécimens, livres, instruments, papeterie, articles pour cartographie; entretien des bureaux et du musée, appareils pour le laboratoire, produits chimiques, divers, etc., $45,000.

L'hon. M. FOSTER : J'ai un mot à dire de l'usage qui me paraît d'une sagesse contestable et qui consiste à garder tantôt les employés de la commission au département et à les envoyer tantôt au dehors. D'après les renseignements que nous avons obtenus, il semble que ces fonctioinnaires, lorsqu'ils sont hors du département, prennent part à ce qu'on peut appeler des explorations privées, c'est-à-dire des explorations entreprises pour le compte de particuliers ou de compagnies qui leur permettent de tirer parti des connaissances acquises par les employés publics pendant qu'ils étaient à la solde de l'Etat et d'en retirer de grands bénéfices. Je ne parle pas des connaissances qu'ils peuvent avoir acquises à titre de géologues ou de spécialistes, mais des renseignements qui concernent les richesses minérales des différentes localités. Le ministre croit-il qu'il est sage de garder ces employés au département pendant quelque temps, puis de les laisser travailler pour le compte de compagnies particulières et de leur faire faire ensuite des explorations dans l'intérêt de l'Etat ? J'apprends que l'un d'eux traverse l'Atlantique ; nous payons ses appointements et ses dépenses, bien qu'il travaille exclusivement pour un groupe de spéculateurs. Je crois qu'il s'agit d'une compagnie du Nouveau-Brunswick dans laquelle M. Lodge dont nous avons entendu parler dans cette enceinte a des intérêts. C'est permettre aux employés du département de s'occuper de tout autre chose que de leurs légitimes attributions. Un bon nombre de fonctionnaires du département de l'honorable ministre ressemble à des feux tournants qui tantôt projettent leur lumière sur le département et, tantôt, en privent celui-ci pour la répandre ailleurs et ensuite la tourne de nouveau vers le département.

L'hon. M. TEMPLEMAN : La question que soulève mon honorable ami est très importante. Il y a du pour et du contre. L'honorable député suppose que plusieurs fonctionnaires viennent au département, puis s'éclipsent afin de travailler pour des particuliers. Je crois que ces cas sont très rares. Cette année, il n'y en a que deux, si ma mémoire est bonne. Quant au voyage de M. Ells à Glasgow afin d'étudier le mode d'extraction du pétrole des schistes du Nouveau-Brunswick, il a été uniquement entrepris dans l'intérêt public.

Il ne profitera pas à un compagnie ou à un particulier, mais à la commission des études géologiques. M. Ells connait l'existence et la quantité des schistes, et il sait qu'on pourrait en extraire du pétrole. Il se renseignera sur le mode d'extraction, présentera à la commission des études geologiques un rapport qu'elle publiera dans l'intérêt du public canadien. Ce voyage n'est pas entrepris pour le compte de la compagnie du Nouveau-Brunswick qui n'en profitera que grâce aux renseignements qui seront communiqués au public. Cela étant, l'Etat aura parfaitement raison de payer les dépenses de M. Ells qui, me dit-on, ne dépasseront pas $500.

L'hon. M. FOSTER : Ces schistes sont broyés en Angleterre, afin de constater la quantité de pétrole qu'on peut en extraire et s'ils ont quelque valeur au point de vue économique et commercial. Vous envoyez M. Ells, membre de la commission des études géologiques, pour surveiller les opérations et juger de la valeur que peuvent avoir ces schistes. Est-ce dans ce but que la commission a été créée. N'est-ce pas plutôt pour découvrir les gîtes et la quantité de ces schistes. Cet emploi des deniers publics présente les apparences d'une malversation.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Le département des Mines se divise en deux branches: le bureau des études géologiques, qui a un caractère technique et scientifique, et le bureau des mines proprement dit, qui a un caractère pratique et économique. M. Ells est le géologue pratique; M. Haanel l'a envoyé en Ecosse recueillir des renseignements importants au sujet de ces schistes.

C'est exactement ce que nous avons fait pour les tourbières d'Ontario. L'an dernier, nous avons envoyé en Europe un membre du bureau des mines qui a publié un rapport très utile sur les tourbières et la conversion de la tourbe en combustible en Europe. A l'époque de la découverte des gîtes de nickel à Sudbury, le département a suivi la même ligne de conduite et le rapport du fonctionnaire que nous avons alors envoyé là-bas a beaucoup contribué à l'établissement de l'industrie minière à Sudbury. Il ne faut pas oublier que l'un des grands obstacles que rencontre la commission des études géologiques, c'est la rareté de ceux qui, en Canada, ont les connaissances nécessaires pour prendre part aux travaux du département.

L'hon. M. EMMERSON : Il y a quelques années, j'ai eu l'avantage d'entrer en contact avec l'un des géologues les plus distingués des Etats-Unis, le professeur Shaler, qui jouit d'une réputation mondiale. L'une des plus graves reproches que l'on adressait alors à la commission canadienne des études géologiques, c'était qu'elle ne prêtait pas assez d'attention au côté pratique des recherches géologiques. Les géologues et d'autres personnes savent parfaitement que nous avons au Canada des gisements considérables de schistes. On en trouve dans la Nouvelle-Ecosse, dans les environs de Stellarton, et dans le comté de Westmoreland, au Nouveau-Brunswick, tandis qu'il y a des montagnes de schistes, dans le comté d'Albert, dans la même province. Il y a des schistes dans la province d'Ontario et on sait qu'il en existe dans l'Alberta. Il y a des gisements semblables en Ecosse et, depuis plusieurs années, une industrie prospère s'est établie là-bas grâce à l'extraction du pétrole que contiennent ces schistes.

Les bénéfices proviennent moins du pétrole extrait que des produits secondaires, et cette industrie a pris de si grands développements en Ecosse que, depuis nombre d'années, on fait venir des schistes de la Nouvelle-Zélande où il en existe des gîtes considérables. On s'est demandé si on pouvait utiliser avec profit les schistes du Canada. On savait qu'ils existaient, mais ils n'avaient aucune valeur pour le pays, parce qu'on ne tentait pas de les exploiter. Nul moyen de les utiliser et de les faire contribuer aux progrès commerciaux du Canada n'avait été découvert. Aujourd'hui, le ministre des Mines l'a dit, ces fabricants écossais ou les industriels d'Ecosse doivent faire des essais et chercher à utiliser les schistes provenant des gîtes de la province du Nouveau-Brunswick. S'ils constatent que ces schistes peuvent être exploités profitablement, le Canada en retirera des avantages immenses. S'ils peuvent être utilisés, ceux de la Nouvelle-

Ecosse pourront l'être également avec profit, ainsi que ceux d'Ontario et de l'Ouest.

Monsieur l'Orateur, je félicite le ministre des Mines de la démarche éclairée qu'il a entreprise. On me dit que les essais auront lieu en la présence de deux savants éminents, l'un des Etats-Unis et l'autre de la Grande-Bretagne. Ce sera un immense avantage pour le Canada, si le rapport de M. Ells établit que ces schistes ont une valeur commerciale et peuvent être extraits et exploités avec profit. A l'heure qu'il est, ils n'ont guère de valeur.

Il y a plusieurs années, avant la découverte des puits de pétrole de la Pennsylvanie, les gîtes schisteux du comté d'Albert servaient à la fabrication de ce qu'on appelait alors de l'huile de paraffine et il existait une importante industrie. On produisait des quantités relativement considérables de cette huile qui se vendait alors $1 le gallon. Ces schistes qui sont, pour bien dire, de l'huile à l'état solide sont distillés. L'huile est ensuite raffinée et produit un pétrole de qualité supérieure, l'emportant de beaucoup, me disent des spécialistes, sur le pétrole couleur d'eau qui se fabrique aujourd'hui, le meilleur produit extrait du pétrole brut de la Pennsylvanie. Naturellement, la découverte de si grandes quantités de pétrole jaillissant de sources naturelles en Pennsylvanie a ruiné cette industrie du Nouveau-Brunswick.

Dans ce temps-là, on extrayait ce qu'on appelait de la houille bitumineuse du Nouveau-Brunswick, ni plus ni moins que du pétrole à l'état solide, et la vente de ce produit a rapporté plusieurs millions de dollars à la province. En même temps et dans les environs, on exploitait des mines et des carrières de schistes dont on extrayait du pétrole que l'on raffinait ensuite. Mais, je le répète, cette industrie a cessé à la suite de la découverte du procédé plus économique qui consitait à retirer du sol le pétrole brut et à le raffiner ensuite. Le coût de la fabrication était beaucoup moindre, ce qui permettrait de vendre le produit bien meilleur marché.

Aujourd'hui, on croit—avec raison, je l'espère— qu'on pourrait utiliser de cette manière les schistes pétrolifères du Nouveau-Brunswick et des autres provinces du Canada, s'il est possible d'en distiller le pétrole comme on le distille des schistes d'Ecosse. Ces schistes auraient une immense valeur économique pour le Canada. Et dût-il en coûter cinq fois $500 pour obtenir ce renseignement au moyen du rapport de M. Ells, ce serait de l'argent bien employé dans l'intérêt de l'industrie minière du Canada. Je félicite le ministre des Mines de ses démarches et, s'il s'occupe constamment de l'aspect économique de nos recherches géologiques, il favorisera grandement les intérêts commerciaux et matériels, ainsi que les autres intérêts du pays.

Chambre des communes.—Autre somme requise pour les commis parlementaires, $15,000.

L'hon. M. FOSTER : Je désire insister sur ce que j'ai dit cet après-midi, à savoir que je ne trouve rien dans les annales du Parlement qui autorise les augmentations d'appointements à prendre sur un crédit général ou sur ce qui en reste. Aucun département ne peut, à l'insu du Parlement, augmenter une douzaine ou une vingtaine de commis, parce qu'un crédit général n'a pas été épuisé. L'usage a toujours été de s'adresser au Parlement et de demander l'ouverture d'un crédit spécial avant d'augmenter un commis dont il a voté les appointements. Je ne vois pas qu'il soit possible dans le cas de la Chambre des communes plus que dans le cas d'un département d'augmenter la rétribution d'un certain nombre de commis sans obtenir l'autorisation du Parlement, et de faire commencer cette augmentation à une date antérieure.

Je ne tiens pas ce langage dans le dessein de m'opposer aux augmentations qu'on accorde aux employés de la Chambre, mais j'énonce un principe qui me paraît parfaitement clair et défini et je regretterais que les Communes elles-mêmes fissent table rase de l'une des règles fondamentales du Parlement.

L'hon. M. FIELDING : La procédure à suivre en pareil cas semble douteuse. Je me demande s'il n'y a pas de précédents, bien que je ne veuille pas affirmer qu'il soit sage de payer ces augmentations à même des crédits généraux. Nous n'entendons pas nous écarter des règles de la sagesse en pareille matière.

L'hon. M. FOSTER : Je ne crois pas qu'il y ait de précédent, et j'obéis aux mêmes sentiments qui animent le ministre des Finances. Je regretterais beaucoup qu'il y en eût.

Ministère des Finances et conseil du Trésor.—Pour la nomination de J. G. Artz, commis de la 2e classe aux appointements de $1,350 par année, $900.

L'hon. M. FOSTER : M'est-il permis de signaler ce crédit à l'attention du ministre des Finances ?

L'hon. M. FIELDING : Sans ce crédit, nous ne pourrions pas retenir les services de M. Artz. C'est un comptable autorisé de beaucoup d'expérience, qui promet d'être utile au département. Nous sommes obligés de demander l'ouverture de ce crédit spécial pour lui donner des appointements suffisants. Il a subi les examens du service civil.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce lui qui sera l'actuaire ?

L'hon. M. FIELDING : Non ; j'ai l'intention de nommer M. Grant actuaire. Comptable autorisé et homme de beaucoup d'expérience, M. Artz ne pouvait accepter les faibles appointements d'usage et il a fallu lui promettre cette rétribution, qui est modique, pour retenir ses services.

ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE AUX HONORAIRES DE L'AVOCAT DANS L'AFFAIRE HODGINS.

M. E. M. MACDONALD propose :

Que vu qu'il ressort de ses délibérations imprimées de mardi, le 23 juin 1908, que le comité spécial chargé de faire une enquête sur les accusations portées par le major A. E. Hodgins, a adopté à l'unanimité une résolution portant que des honoraires convenables et raisonnables devraient être payés à l'avocat employé devant le comité, le greffier de cette Chambre et le rédacteur des lois sont par les présentes autorisés à fixer les honoraires et les dépenses dudit avocat, et à payer les sommes ainsi fixées sur les deniers votés par le Parlement pour les dépenses des comités.

Cette motion a été redigée par M. Todd, le secrétaire du comité, qui m'apprend que c'est la manière de mettre à exécution les conclusions du rapport du comité.

(La motion est adoptée.)

EN COMITE DES VOIES ET MOYENS.

L'hon M. FIELDING propose à la Chambre de se déclarer en comité des voies et moyens.

(La motion est adoptée et la Chambre siège en comité.)

L'hon. M. FIELDING : Selon l'usage, les fonctionnaires de la Chambre ayant réuni les différentes résolutions budgétaires, et la Chambre les ayant approuvées, je propose le projet de résolution suivant :

La Chambre décide que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour les dépenses de l'administration durant l'exercice se terminant le 31 mars 1909, la somme de $57,976,870.41 soit accordée et prise sur le fonds consolidé du revenu du Canada.

(La motion est adoptée et la Chambre délibère ce projet de résolution en comité général.)

Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu pour la 1re et la 2e fois et adopté.

L'hon. M. FIELDING demande à présenter un projet de loi (n° 220) tendant à accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour les services publics pendant l'année financière qui expirera le 31 mars 1909.

La motion est adoptée.—Le bill est lu pour la 1re et la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

M. R. L. BORDEN : Le projet de loi est-il rédigé de la manière usuelle ?

L'hon. M. FIELDING : Les fonctionnaires l'ont préparé dans les termes ordinaires.

M. R. L. BORDEN : J'aperçois une note marginale concernant un délai spécial.

L'hon. M. FIELDING : C'est l'article usuel concernant le Nord-Ouest, où l'on accorde un délai plus long pour arrêter les comptes. Cet article se retrouve dans toutes les lois de finance.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DES AMENDEMENTS FAITS PAR LE SENAT A LA LOI ELECTORALE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre qu'un message a été reçu du Sénat, transmettant certains amendements au bill (n° 115) modifiant la loi électorale, qu'il demande à la Chambre de ratifier.

(Les amendements sont lus une 1re fois.)

M. R. L. BORDEN : Quels sont les amendements ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Le seul amendement paraît être la disposition concernant la date à laquelle les juges des cours de comté du Manitoba se réuniront pour former des comités parmi eux. Le projet de loi, au sortir de la Chambre, prescrivait que les différents juges des cours de comté formeraient une commission qui, au cours du mois de juillet de chaque année, se réunirait dans la ville de Winnipeg, un jour fixé. L'amendement consiste dans la substitution des mots : "entre le premier de juillet et le quinzième jour d'août" aux mots : "au cours du mois de juillet" ; c'est-à-dire qu'il prolonge d'une quinzaine le temps pendant lequel les juges se réuniront. L'amendement ne semble rien contenir qui prête à objection, et je propose qu'il soit ratifié.

(Les amendements sont lus pour la 2e fois et adoptés.)

L'hon. M. FIELDING : J'espérais que nous pourrions mettre la dernière main à nos travaux et ne nous réunir de nouveau qu'à onze heures et trois quarts, lundi, pour la prorogation qui aura lieu à midi. Vu que nous avons plusieurs bills à recevoir du Sénat, il vaut mieux nous réunir à l'heure ordinaire. Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Est-il entendu que la prorogation aura lieu lundi midi ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures moins dix minutes du soir.)

M. BORDEN.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 20 juillet 1908.

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

PROROGATION.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu la lettre suivante du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général :

Cabinet du secrétaire du Gouverneur général,
Ottawa, 18 juillet 1908.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que le très honorable juge en chef du Canada, sir Charles Fitzpatrick, agissant comme suppléant de Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la salle des séances du Sénat le lundi, 20 courant, à midi, afin de proroger la présente session du Parlement.

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

A l'honorable Orateur
de la Chambre des communes.

REUNION A OTTAWA EN 1909 DU CONGRES INTERPARLEMENTAIRE DE LA PAIX.

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

Cabinet du président du Sénat.

Honorables messieurs,

J'ai reçu une lettre du président du groupe allemand de l'union interparlementaire de la paix, M. Richard Eickhoff, membre du reichstag qui désire savoir combien de membres du parlement canadien assisteront au congrès interparlementaire qui aura lieu du 10 au 13 septembre à Berlin, afin qu'on leur envoie une carte qui leur donnera droit au transport gratuit sur les chemins de fer allemands aller et retour. Le reichstag et la ville de Berlin préparent des réceptions officielles aux délégués qui assisteront à ce congrès.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Avec votre permission, monsieur l'Orateur, et du consentement de la Chambre, j'ai l'honneur de présenter une motion qui, je l'espère, sera approuvée par toute la députation. Cette motion que mon honorable ami le chef de la gauche veut bien seconder est ainsi conçue :

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, secondé par M. R. L. Borden, il est résolu que l'union interparlementaire de la paix, qui s'efforce d'établir de meilleures relations entre les nations, en faisant de la propagande en faveur du principe de l'arbitrage dans le règlement de toutes les difficultés internationales, soit invitée à tenir sa réunion annuelle dans la capitale du Canada au mois d'août 1909.

L'association dont il s'agit a été établie il y a environ vingt ans. Elle est composée de membres des corps législatifs de différentes nations civilisées du monde, grandes et petites. Elle a eu des réunions annuelles depuis plusieurs années. Il n'est pas exagéré de dire que la création du tribunal de LaHaye est grandement due à ses efforts. Bien qu'à la vérité ce tribunal n'ait pas donné tous les résultats que l'association en attendait, et bien qu'il ne possède pas non plus les pouvoirs pléniers désirables, on doit admettre que sa création a été un pas immense vers une civilisation plus élevée, et il n'y a aucun doute qu'il a contribué grandement à diminuer les causes de guerre entre les nations.

Cette union interparlementaire se réunit cette année à Berlin. Le gouvernement allemand lui accorde des privilèges spéciaux. Les membres du groupe britannique de l'association ont exprimé la pensée ou le désir qu'il serait agréable à cette assemblée d'avoir sa prochaine réunion à Ottawa.

C'est le vœu exprimé en cette circonstance, je puis compter sur l'appui de mon honorable ami le leader de l'opposition; nous nous sommes entendus immédiatement sur ce point-là; nous pouvons fort bien croire que si cette asssociation se réunit à Ottawa l'année prochaine, ce sera non seulement un excellent mouvement de la part du Canada en faveur d'une noble cause, mais encore cela aurait pour résultat de faire mieux connaître en général notre pays aux autres peuples du monde. Il me fait donc grandement plaisir de déposer ce projet de résolution.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Je suis tout à fait heureux d'appuyer la proposition du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Cette union constitue un premier pas, bien que faible encore, vers la réalisation du " parliament of man ". Ces entreprises ne peuvent avoir qu'un bon résultat, et alors même que nous ne pouvons pas espérer voir cesser les guerres dans un avenir immédiat, il nous est impossible de douter que les efforts de cette union composée des principaux hommes de toutes les nations civilisées du monde, auront un effet indubitablement puissant pour promouvoir la paix et l'harmonie parmi les peuples de l'univers. Je reconnais parfaitement qu'il convient pour nous d'inviter cette union interparlementaire à se réunir à Ottawa en 1909. J'espère que l'invitation sera acceptée et que nous aurons l'honneur et le plaisir de voir cette association tenir ses séances à Ottawa, dans la capitale du Dominion.

(La motion est adoptée.)

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désirerais faire allusion à deux déclarations que je relève dans le discours prononcé samedi par l'honorable ministre des Finances (M. Fielding), uniquement pour bien établir mon attitude sur deux points. L'un se rapporte à l'item relatif à l'intérêt. Je ne me rappelle pas exactement la date de cette assemblée d'Hamilton où j'ai parlé, mais je me souviens que le 6 décembre dernier, un vendredi, en réponse à une question que je lui posais, le ministre des Finances a avancé certains faits. Je demandais :

3. Quelles sont (s'il en est) les crédits à découvert non acquittés depuis le premier juillet 1906, à quelles banques, et à quels taux?

A quoi l'honorable ministre des Finances répondit :

D'après le dernier état de compte reçu, notre dépassement de crédit à Londres est de £301,619 5s. 6d. L'entente concernant ces dépassements de crédit est qu'ils portent intérêt au taux courant de la Banque d'Angleterre, quel qu'il soit.

D'après cette information, et comme le taux d'intérêt aux banques était de 7 p. 100, j'ai déclaré à Hamilton que le ministre payait 7 p. 100. Quant au 2½ p. 100, si mes souvenirs sont exacts, j'ai dit alors que c'était le taux d'intérêt le moins élevé que le Canada avait pu obtenir pour un emprunt négocié sur la place. Il va sans dire que je n'ai pas affirmé avoir contracté un emprunt à ce taux-là. Le ministre des Finances a dit aussi :

Dans un discours qu'il prononçait à Hamilton, peu de temps après l'ouverture de la session, voici ce qu'il aurait dit, si j'en crois le " Mail " :

Le Gouvernement en est rendu au point qu'il doit acquitter d'ici à deux ans une dette de $100,000, et M. Fielding n'a pris aucun moyen pour faire face à cette obligation.

Je dirai d'abord en réponse à cette affirmation que mon honorable ami a exagéré dans un degré énorme le montant de la dette que nous devrons acquitter. Il ne semble pas croire qu'il soit nécessaire pour lui d'attaquer ces graves problèmes avec ce sentiment de la responsabilité qu'il devrait éprouver en sa qualité d'ancien ministre des Finances. Le montant qu'il nous faudra payer est beaucoup moins élevé.

Si l'honorable ministre des Finances veut relire son propre rapport, à la page 81 des comptes publics, il trouvera les montants de la dette qui deviendront dus depuis la publication de ce rapport jusqu'à la fin de 1910. Le montant total est de $97,056,594. Le fonds d'amortissement de ces dettes s'élève à $37,507,375. Le montant total qui sera dû à la fin de 1910 sera de $104,-356,594. En soustrayant le fonds d'amortissement qui est de $37,707,375, il restera $67.449,117 qu'il faudra payer. Il peut y avoir un autre fonds d'amortissement applicable à l'emprunt qui vient dû au premier avril 1908, mais je n'en suis pas certain. Je n'ai pas remarqué que pareil fonds exis-

tât, mais la chose est possible. Le ministre se trouve à l'heure qu'il est en face d'emprunts courants qui représentent $17,000,000 ou $18,000,000. Cela ferait en tout $85,000,000, soit près de $100,000,000; de plus avant la fin de l'année 1910, il faudra emprunter nécessairement des sommes considérables pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Dans ces circonstances, je crois qu'il était utile pour moi d'exposer ces faits à la Chambre afin de ne pas rester sous l'imputation, ainsi que les paroles du ministre pourraient le faire croire, de ne pas avoir prix tout le soin voulu dans le calcul de ces dettes dont l'échéance arrive, et de ne pas avoir cité les états aussi exactement que possible.

Un mot au sujet de l'allégation formulée par le ministre de la Milice (sir Frederick Borden), affirmation qu'il a rectifiée plus tard, et que je m'abstiendrais de rappeler en ce moment, si je ne tenais à dissiper l'ombre même du soupçon évoqué à mon endroit par les paroles du ministre. Bien que le ministre plus tard ait retracté ces paroles et que la rétraction fût suffisante en ce qui concerne le ministre et ma propre personne, elle serait insuffisante relativement aux fonctionnaires qui pourraient y être intéressés. Nous avons entendu les menaces proférées à l'endroit des fonctionnaires se réclamant du parti conservateur. Relativement au comptable du ministère de la Marine, je dois déclarer que, depuis ma rentrée au Parlement en 1904, je n'ai jamais eu de conversation avec ce comptable, soit privément soit en public, soit au bureau, soit ailleurs, relativement à une seule opération se rattachant à ce ministère. Si quelqu'un nourrit ce soupçon, c'est bien à tort, et, je l'espère, ce soupçon n'influera pas sur la décision que l'on pourra prendre à l'égard de ce comptable. La même observation s'applique au comptable du ministère de l'Intérieur. J'ignore pour le moment le nom de ce comptable ; je ne saurais dire si je le connais personnellement ; mais, je l'affirme, je n'ai eu ni conversation ni communication quelconque avec lui, depuis ma rentrée au Parlement en 1904. Si je fais cette déclaration, c'est afin de dissiper tout soupçon qui pourrait peser sur ces deux comptables, si toutefois quelqu'un nourrit pareil soupçon.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Quant aux menaces dont parle l'honorable député, je ne saisis pas bien sa pensée. En ce qui me concerne je ne sache pas avoir jamais proféré de menaces contre qui que ce soit dans mon ministère.

L'hon. M. FOSTER : Je n'ai pas affirmé que le ministre eût proféré de menaces lui-même. J'ai dit qu'on avait fait des menaces.

Sir FREDERICK BORDEN : La critique de l'honorable député s'adressait à une déclaration dont je suis l'auteur, et maintenant il avoue qu'il n'a jamais eu l'intention de m'appliquer cette observation, portant que j'aurais proféré des menaces à l'adresse de quelques fonctionnaires de mon ministère.

L'hon. M. FOSTER : Non, je n'ai jamais eu pareille intention. Ces menaces ont été proférées au sein de cette Chambre et des comités et je n'ai jamais entendu dire que le ministre de la Milice eût proféré pareille menace. Je n'ai jamais eu pareille intention.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Relativement au paiement de l'intérêt à 7 p. 100, voici l'argument que j'ai essayé de développer, au cours des quelques observations que j'ai faites à cet égard : puisque l'honorable député a jugé à propos de mentionner ce taux d'intérêt, il aurait dû ajouter que ce taux élevé est payable en vertu d'une convention dont il est lui-même l'auteur. Voilà le fait que je tiens à mettre en relief. L'honorable député n'a pas avoué la chose. Quant à la question et à la réponse auxquelles il a fait allusion, il a bien posé déjà une question relativement à nos emprunts temporaires et j'ai affirmé qu'un certain montant retiré de la banque en dépassement de crédit à Londres, était assujetti au taux de la Banque d'Angleterre, quel que fût ce taux, et à cette époque la Banque d'Angleterre exigeait 7 p. 100. Si l'honorable député, dans son discours d'Hamilton, eut pris soin de donner une loyale explication des circonstances concomittantes de cet emprunt, je n'y aurais pas trouvé matière à critique ; mais il a répété son affirmation précédente et déclaré que le Gouvernement payait 7 p. 100 d'intérêt. Dans l'intervalle il était survenu un important incident resté inaperçu de l'honorable député. A une étape subséquente de l'enquête dans cette Chambre je déclarai que bien qu'en vertu de la convention en question, la banque eût le droit d'exiger 7 p. 100 d'intérêt, taux courant de la Banque d'Angleterre, j'avais réussi à m'entendre avec la banque pour payer seulement 6 p. 100. Voilà ce que je déclarai devant cette Chambre et par conséquent le Gouvernement n'a jamais payé 7 p. 100 d'intérêt ; aussi en répétant, l'autre soir, son affirmation que le Gouvernement payait 7 p. 100 d'intérêt, l'honorable député a oublié la rectification que j'avais apportée. Quant à ses observations d'Hamilton, je ne lui reprocherais pas d'avoir critiqué le Gouvernement pour avoir payé un taux exagéré d'intérêt, vu qu'à cette époque le règlement relatif au paiement de 6 p. 100 n'avait pas encore été effectué ; mais il aurait dû expliquer les circonstances se rattachant à l'arrangement relatif au service de l'intérêt à 7 p. 100. Il a cru formuler là un argument militant contre le Gouvernement, lorsque, en réalité, c'était un marché passé à l'époque même où l'ho-

norable député était au pouvoir et encore un marché avantageux.

Quant à l'autre point, eusse-je prévu que l'honorable député désirait le mentionner, je me serais procuré les notes qui m'ont servi de canevas l'autre soir. L'honorable député a affirmé à Hamilton que dans deux ans d'ici le Gouvernement devrait faire face à des obligations de $100,000,000. Il cherche maintenant à apporter un correctif à son allégation, en répartissant cette somme sur une période de trois ans. Ce n'est pas là apporter une réponse à mon affirmation.

Je n'ai pas appuyé sur le fait, je me suis contenté de dire que moyennant une somme d'un chiffre bien inférieur à celle donnée par l'honorable député nous pourrions répondre à toutes nos obligations en deux ans ; or, maintenant il répartit cette somme sur trois années, comme si par là il répondait à la question. Dans mon exposé, je me suis contenté de donner les montants pour deux années et non pas pour trois années. J'ai dit en passant, ce qui est parfaitement vrai, que moyennant une somme d'un chiffre bien moins élevé, nous aurions pu répondre à nos obligations venant à échéance. Maintenant, il relègue parmi les obligations certains comptes qui ne devraient pas figurer sous cette rubrique. Ainsi l'emprunt de £5,000,000 viendra à échéance, soit en 1909 soit en 1934, à notre gré. L'échéance de cet emprunt n'aura lieu qu'en 1934.

Nous sommes libres de le rembourser, si nous le préférons, en 1909 ; mais l'échéance ne se produit qu'en 1934. Il est un autre emprunt de même nature dont l'échéance a lieu en 1910, et je suis porté à croire que l'honorable membre a compris ces deux emprunts dans les engagements auxquels nous devrons faire face en 1909 et 1910.

L'hon. M. FOSTER : Oui.

L'hon. M. FIELDING : Leur échéance n'a lieu qu'en 1934 ou 1935 ; si nous jugeons à propos de les rembourser dans l'intervalle, le marché monétaire étant favorable, nous sommes libres de le faire ; mais notre Gouvernement n'est tenu d'en faire le remboursement qu'en 1934 ou 1935. Ainsi, la déclaration de l'honorable membre à l'égard de ces deux emprunts était erronée. Quant au taux de l'intérêt, l'honorable membre constatera que si j'ai dit 7 p. 100, j'ai expliqué par la suite que nous n'avons payé de fait que 6 p. 100.

L'hon. M. FOSTER: J'ai le texte de l'arrangement conclu avec la Banque de Montréal, d'après mon propre rapport. Le ministre déclare que j'aurais dû être assez juste pour dire que l'intérêt de 7 p. 100, s'il avait été payé, l'avait été d'après mon propre arrangement.

L'hon. M. FIELDING : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Dans cette convention avec la banque, il était stipulé que, dans le cas où elle ferait telle et telle chose, il lui serait payé tel et tel montant.

L'hon. M. FIELDING : Cela n'embrasse pas toute l'opération.

L'hon. M. FOSTER : Nous n'étions pas tenus de contracter nos emprunts, ou d'obtenir nos avances, par l'intermédiaire de la Banque de Montréal ; mais si nous les obtenions par l'intermédiaire de la Banque de Montréal, le taux d'intérêt était indiqué, et il peut être à propos d'en lire le texte.

L'hon. M. FIELDING : Il n'y est pas question d'emprunts temporaires.

L'hon. M. FOSTER (lisant) :

Sur l'émission de nouveaux emprunts, il sera payé à la banque une commission d'un quart de un pour cent (tous frais de courtage, de timbres et d'annonces devant être soldés par le gouvernement canadien).

Pour la gestion des emprunts, y compris le paiement de l'intérêt et de dividendes, le transfert et l'inscription d'actions, les placements pour le fonds d'amortissement, et la gestion de ce fonds (sauf les frais de courtage et les droits de timbre) il sera payé £150 par année.

Pour l'escompte des billets du Trésor, ailleurs qu'à la Banque de Montréal, il sera payé un droit n'excédant pas un huitième de un pour cent.

Pour la vente d'actions, un huitième de un pour cent.

Si le Gouvernement en aucun temps exige des démarches spéciales en vue de la vente d'actions, il sera payé un droit additionnel d'un seizième de un pour cent.

Si le Gouvernement exige que la Banque de Montréal se concerte avec une autre banque en vue de l'émission d'un emprunt, le droit payable à la Banque de Montréal sur l'émission sera d'un demi de un pour cent.

L'Etat devra payer le prix des registres d'inscription des actions, qui seront la propriété de l'Etat.

Les conventions ci-dessus devront rester en vigueur durant une période fixe de dix ans à partir du 1er janvier 1893 après quoi il pourra y être mis au moyen d'un avis écrit préalable de douze mois de la part d'une des parties.

Cet arrangement a été conclu le 6 décembre 1892. Je n'y vois rien relativement à la question des avances.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député est à nous lire un extrait d'une convention relative à la négociation d'emprunts. Il n'y est pas question de crédits excédés. Il n'existe pas de convention écrite à cet égard ; mais on m'informe au département que dans les cas de crédits excédés, ou d'avances qui sont censées n'être que pour peu de temps, qui ne sont pas représentées par des emprunts permanents, ni par des billets du Trésor, il est entendu que le taux courant de la banque sera exigé. C'est un arrangement raisonnable et je n'y trouve pas à redire.

L'ho. M. FOSTER : Certainement. Ce ne serait pas compris dans la convention à longue échéance.

TERRAINS FORESTIERS ET A BOIS DE PULPE DU KEWATIN.

M. R. L. BORDEN : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je prie le ministre des Finances, en l'absence du premier ministre, de nous dire si l'on se propose de donner suite au programme qui a été annoncé en cette Chambre quant à l'aliénation des terrains forestiers et à bois de pulpe. Si je pose cete question, c'est qu'on m'informe du dépôt entre les mains du Gouvernement d'une demande de la concession d'une très grande superficie, de quelques millions d'acres de terrains forestiers et à bois de pulpe dans le Kewatin. Si je comprends bien la ligne de conduite adoptée par le Gouvernement, telle qu'elle est formulée dans les règlements, et telle qu'elle a été annoncée à la Chambre, ces terres ne doivent pas être aliénées de gré à gré, mais à la surenchère, après avis d'adjudication. Ce renseignement m'a été communiqué dans des circonstances telles que j'ai jugé opportun et même nécessaire de le signaler à l'attention des ministres, en vue d'obtenir d'eux quelque déclaration confirmant ou infirmant la rumeur.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je ne suis pas assez au courant de la question pour me permettre de faire une déclaration officielle. Je signalerai les remarques de l'honorable député à l'attention du premier ministre et du ministre de l'Intérieur. Je n'ai pas une connaissance suffisante du sujet pour me risquer à faire une déclaration. Mais tout ce que le premier ministre ou le ministre de l'Intérieur a pu annoncer relativement à la ligne de conduite du Gouvernement en la matitère recevra, j'en suis persuadé, son exécution.

PROROGATION.

Un message du très honorable substitut du Gouverneur général est communiqué par l'huissier de la verge noire.

Monsieur l'Orateur,

Son Honneur le substitut du Gouverneur général requiert la présence immédiate de votre honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur, suivi des membres de la Chambre, se rend dans la salle des séances du Sénat.

DANS LA SALLE DU SENAT.

Il plaît à Son Honneur le substitut du Gouverneur général de promulguer au nom de Sa Majesté, les bills suivants :

Loi concernant la " Phœnix Assurance Company, Limited ".

Loi pour faire droit à Hattie Spratte.

Loi pour faire droit à Edith May Gilmore.

Loi pour faire droit à Catherine Ann Cannon.

M. FOSTER.

Loi pour faire droit à Ada Katurah Stewar Paulding.

Loi pour faire droit à Mary Alexander.

Loi concernant certains brevets de la " General Chemical Company ".

Loi concernant la compagnie dite " The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company ".

Loi modifiant la Loi des prisons publiques et de réforme, en ce qui concerne la province de la Nouvelle-Ecosse.

Loi concernant certaines émissions des billets du Dominion.

Loi constituant en corporation la " Shuswap and Thompson Rivers Boom Company ".

Loi autorisant le paiement aux provinces de la Saskatchewan et d'Alberta une partie de fonds d'assurance existant sous le régime de la Loi des titres de biens-fonds, 1894.

Loi modifiant la Loi des inspections et de la vente.

Loi modifiant la Loi de l'immigration chinoise.

Loi concernant la compagnie dite " The Standard Mutual Fire Insurance Company ", et à l'effet d'échanger le nom en celui de " Standard Fire Insurance Company ".

Loi concernant les obligations de la compagnie dite " The Grand Trunk Pacific Railé way Company " garanties par l'Etat.

Loi modifiant la Loi minière du Yukon.

Loi modiant la Loi des banques.

Loi concernant la cour d'appel de la Colombie-Britannique.

Loi modifiant la Loi du Yukon.

Loi à l'effet d'encourager la construction de bassins de radoub.

Loi concernant la compagnie dite " The Belleville, Prince Edward Bridge Company ".

Loi modifiant la Loi des postes.

Loi modifiant la Loi des naturalisation.

Loi modifiant la Loi des chambres de commerce.

Loi concernant les jeunes délinquants.

Loi concernant la vente et la marque des objets fabriqués en or ou en argent et des objets plaqués d'or ou d'argent.

Loi constituant en corporation the " Alberta and British Columbia Railway Company ".

Loi concernant " The Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company ".

Loi concernant la Loi des douanes.

Loi modifiant la Loi des inscriptions au bois de service.

Loi concernant le paiement de primes sur le plomb contenu dans les minerals plombifères de provenance canadienne.

Loi concernant " The Dominion Guarantee Company "..

Loi concernant la compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent.

Loi tendant au paiement de primes sur le pétrole brut.

Loi concernant le traitement du surintendant des assurances.

Loi pour aider au maintien d'un service indépendant et efficace de nouvelles télégra-

phiques de la Grande-Bretagne pour publication dans la presse canadienne.

Loi concernant la charge d'auditeur général.

Loi concernant certain brevets de William B. Smith.

Loi pour faire droit à Arthur James Townsend.

Loi concernant certains brevets de la compagnie dite "The Metal Shingle and Siding Company, Limited".

Loi autorisant la vente à la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada d'une partie du parc de la côte du Major, dans la cité d'Ottawa, comme emplacement d'un hôtel.

Loi à l'effet de restreindre l'usage du tabac chez les enfants.

Loi autorisant la construction d'un embranchement du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard allant de Harmony, sur l'embranchement de Souris, jusqu'à Elmira.

Loi modifiant le chapitre 38 des statuts de 1907, édicté en modification de la Loi des chemins de fer.

Loi modifiant la Loi des juges.

Loi modifiant la Loi des territoires du Nord-Ouest.

Loi modifiant la Loi des chemins de fer au sujet de télégraphes et des téléphones et de la juridiction de la commission des chemins de fer.

Loi constituant en corporation le Synod du diocèse de Keewatin.

Loi modifiant la Loi des inspections et de la vente en ce qui degarde les grains.

Loi modifiant la Loi des grains du Manitoba.

Loi autorisant le gouvernement à constituer des rentes viagères pour le vieil âge.

Loi modifiant la Loi des chemins de fer relativement à la constitution de la commisison des chemins de fer.

Loi modifiant le Code criminel et abrogeant l'article 415 de la Loi des chemins de fer.

Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada.

Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada.

Loi pour autoriser la vente de certaine propriété de l'artillerie dans les villes de Toronto et Montréal.

Loi concernant les champs de bataille nationaux à Québec.

Loi à l'effet de modifier la Loi de tempérance du Canada.

Loi autorisant une gratification aux volontaires qui ont servi la couronne dans le Sud-Africain.

Loi concernant les médicaments dits "proprietary" ou les médicaments brevetés.

Loi à l'effet de refondre et de modifier les lois concernant les terres publiques fédérales.

Loi portant modification de la Loi du service civil.

Loi prohibant l'importation, la fabrication et la vente de l'opium à toutes fins autres que celles de la médecine.

Loi concernant une certaine aide pour le prolongement du Canadian Northern Railway.

Loi concernant l'aide à donner, pour le prolongement de la voie de chemin de fer d'Edmonton au Yukon et au Pacifique.

Loi à l'effet d'accorder des subventions pour venir en aide à la construction de chemins de fer y mentionnés.

Loi concernant la Québec Bridge and Railway Company.

Loi modifiant la Loi des élections fédérales.

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes pour les frais de l'administration publique durant l'exercice expirant le 31 mars 1909.

A ces bills la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat, dans les termes suivants :

Au nom de Sa Majesté, Son Honneur le substitut du Gouverneur général sanctionne ces bills.

Alors l'honorable Orateur de la Chambre des communes a adressé la parole à Son Honneur le substitut du Gouverneur général, dans les termes suivants :

Qu'il plaise à Votre Honneur:

Les Communes du Canada ont voté les subsides nécessaires pour permettre au Gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

Au nom des Communes, je présente à Votre Honneur le bill suivant:

Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes pour les frais de l'administration publique de l'exercice expirant le 31 mars 1909, que je prie humblement Votre Honneur de sanctionner.

A ce bill la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat, par ordre de Son Honneur, dans les termes suivants :

Au nom de Sa Majesté, Son Honneur le substitut du Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne le bill.

Après quoi il a plu à Son Honneur le substitut du Gouverneur général de clore la quatrième session du dixième Parlement, par le discours suivant :

Honorables messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes:

Je suis heureux de mettre fin aux travaux de cette longue session et je vous remercie de votre assiduité et du soin que vous avez donné au très grand nombre de sujets importants qui ont été soumis à votre considération. Il est satisfaisant de noter que de nombreuses lois excellentes ont été passées, lesquelles, on peut l'espérer, tourneront à l'avantage du peuple du Canada.

Parmi ces lois, on remarque la Loi des grains du Manitoba et la Loi des l'inspection des grains, lesquelles, tout en protégeant les types élevés des grains de l'Ouest contre leur mélange avec des grains inférieurs assurera

à l'agriculteur la plus-value attachée à ces types.

Pour répondre à un désir de l'opinion publique éclairée, les nominations et les promotions dans le service civil se donneront à l'avenir au concours, assurant, par là, la récompense au mérite. Bien que l'effet de cette loi soit restreint au service public de la capitale, ses dispositions pourront plus tard être étendues à tout le service civil du Canada.

La loi à l'effet de reviser et de refondre les lois concernant la manière de disposer des terres publiques sera, on le croit, hautement approuvée par les provinces de l'Ouest qu'elle intéresse plus spécialement. Une des principales dispositions de cette loi permet d'acquérir un second homestead situé dans une région rapprochée, et donne aussi aux concessionnaires d'un homestead le privilège d'acheter un quart d'une section voisine. Il est entendu que le produit de ces ventes sera d'abord mis à part pour former un fonds destiné à la construction d'un chemin de fer allant à la baie d'Hudson.

Les amendements à la loi des banques permettant, sous certaines restrictions, une expansion dans la circulation des billets de banque durant cette période de l'année où l'on fait la moisson, faciliteront, on l'espère, le transport rapide des produits de la ferme aux marchés du monde.

Des amendements importants ont été apportés à la loi électorale, lesquels, nous en avons l'espoir, protégeront plus efficacement les droits des voteurs et préviendront l'influence indue dans les luttes électorales.

Le plan d'accorder une concession gratuite de terres, à titre de récompense, aux volontaires qui ont rendu des services si importants à l'Empire, dans la guerre de l'Afrique du Sud, recevra l'approbation cordiale du peuple.

La réduction du droit sur les lettres locales dans les cités et certaines villes et l'agrandissement de la région dans laquelle le port de certaines classes de journaux peut être gratuit sera très apprécié, j'ai lieu de le croire.

Des amendements ont été faits à la loi de l'accise en vertu desquels la distinction préjudiciable faite contre le tabac récolté au Canada, au moyen d'étiquettes distinctives posées sur les cigares et le tabac, va cesser d'exister. L'on espère avec confiance que ces amendements à la loi auront pour effet d'améliorer et d'encourager la production nationale du tabac, et seront très avantageux à cette partie de notre population agricole engagée dans cette industrie.

La demande croissante pour des voies de transport améliorées dans un pays comme le Dominion, si étendu et si peu peuplé, rend nécessaire l'aide du gouvernement à la construction des chemins de fer, et l'expérience du passé justifie amplement les subventions libérales accordées dans la loi qui vient d'être sanctionnée.

Le système qui place le réseau des télégraphes et des téléphones sous la juridiction de la Commission des chemins de fer, sera cordialement approuvé par tout le Canada. Les affaires toujours croissantes, soumises au bureau de la Commission des chemins de fer, entraînent la nécessité d'augmenter son personnel.

L'extension du temps fixé pour le paiement d'un bonus sur le minerai de plomb, et les conditions plus libérales, en vertu desquelles ce bonus peut être gagné, stimulera, on le croit, le développement de cette importante industrie dans la province de la Colombie-Britannique.

Depuis longtemps, l'on a constaté que l'usage de l'opium entraîne la dégradation physique et morale, et dans les contrées qui se flattent d'une civilisation avancée, l'on fait des efforts pour arrêter son usage, sauf dans les cas de besoins médicaux. La consommation croissante de cette drogue délétère au Canada a suggéré l'adoption de la loi qui en restreint l'usage, sauf dans les cas indiqués par les médecins.

La création par le Gouvernement des systèmes d'annuités pour les vieillards encouragera, on a lieu de l'espérer, des habitudes de gain et d'économie, qui garantiront aux porteurs d'annuités des ressources pour leur vieillesse.

Le sujet de l'immigration japonaise a fortement attiré durant l'année l'attention du Gouvernement, et il a été trouvé nécessaire d'envoyer un de mes ministres au Japon pour discuter, avec l'ambassadeur de Sa Majesté à Tokio et avec les autorités japonaises, l'opportunité, en vue des conditions locales de ce pays et pour d'autres raisons, des restreindre cette immigration. Je suis heureux de savoir que l'on a fait un accord satisfaisant, et je suis certain que les conditions de cet accord seront fidèlement exécutées.

Un accord concernant l'immigration de l'Inde étant aussi devenu désirable, un représentant du Gouvernement a été envoyé en Angleterre pour discuter la question avec les autorités du Royaume-Uni, et dans ce cas aussi, les résultats promettent d'être tout à fait satisfaisants.

Dans ces deux cas, mon Gouvernement a eu en vue, tout en protégeant convenablement

les intérêts du Canada, le bien-être de l'Empire en général.

La loi, modifiant la loi de la marque de l'or et de l'argent, stimulera la fabrication d'articles d'une qualité supérieure, composés de ces métaux précieux, et en même temps, elle protégera le public contre la fraude.

La loi concernant les jeunes délinquants permettra aux sociétés, qui ont pour objet la réforme des enfants, exposés à des influences criminelles, d'atteindre leur but d'une façon plus efficace, et protégera ainsi la jeunesse innocente contre les influences malfaisantes d'un voisinage dangereux.

La loi, restreignant l'usage du tabac par les enfants, va arrêter, on l'espère, une habitude de plus en plus répandue, qui affecte sérieusement la santé de bien des jeunes Canadiens.

Lors de l'ouverture de la session du Parlement au mois de novembre dernier, il existait dans la république voisine une crise financière dont les effets se sont fait sentir au loin, affectant, dans un certain degré, tous les pays en relation d'affaires avec les Etats-Unis. La crise sur le marché monétaire qui s'ensuivit, réunie à la diminution de la valeur des moissons dans les provinces des prairies, a sérieusement atteint la prospérité croissante dont le Canada a joui durant les huit années précédentes. La perspective encourageante actuelle d'un récolte exceptionnellement abondante de toutes les céréales et autres produits du sol dans le pays, va marquer, on l'espère, le commencement d'une autre longue série d'années d'abondance et de prospérité.

Il est très satisfaisant de constater quel enthousiasme patriotique, ont provoqué, non seulement sur tous les points du Canada, mais aussi dans tout l'empire, les fêtes prochaines à célébrer la fondation de la cité de Québec, il y a trois cents ans, par l'héroïque navigateur français, Samuel de Champlain. Pour en rehausser l'éclat, Sa Gracieuse Majesté le Roi a délégué Son Altesse Royale le Prince de Galles pour le représenter au cortège historique intéressant, destiné à commémorer l'événement. La présence des représentants de la France et des Etats-Unis à ces fêtes sera saluée avec énormément de plaisir par notre population, et sera regardée comme une preuve d'amitié de la part du peuple de ces deux grandes républiques.

Messieurs de la Chambre des communes:

Je vous remercie des crédits généreux que vous avez votés pour le service public.

Honorables messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes:

Souhaitons ardemment que lorsque nous nous réunirons de nouveau, la brillante perspective d'une abondante moisson par tout le Canada se sera réalisée, et nous inspirera une nouvelle raison de donner expression à nos remerciements de tout cœur à une bienveillante Providence, en retour des nombreux bienfaits dont elle a comblés cette terre bénie du Canada.

Le Président du Sénat dit ensuite :

Honorables messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes:

C'est le plaisir de Son Honneur le substitut de Son Excellence le Gouverneur général, que ce Parlement soit prorogé jusqu'à samedi, le vingt-neuvième jour d'août prochain pour être tenu en ce lieu, et ce Parlement est, en conséquence, prorogé jusqu'à samedi, le vingt-neuvième jour d'août prochain.

INDEX

QUATRIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

ABRÉVIATIONS

(adop.)—adoption ou adopté ; (communic.)—communication ; (déc.)—décision ; (doc.)—documents ; (explic.)—explication ; (I.P.-E.)—Ile du Prince-Edouard ; (int.)—interpellation ; (Man.)—Manitoba ; (mot.)—motion ; (N.-B.)—Nouveau-Brunswick ; (N.-E.)—Nouvelle-Ecosse ; (observ.)—observations ; (Ont.)—Ontario ; (1ère l.)—première lecture ; (2e l.)—deuxième lecture ; (3e l.)—troisième lecture ; (Q.)—Québec ; (rapp.)—rapport ; (rép.)—réponse ; (sub.)—subsides, subvention ou crédit ; (T.N.-O.)—Territoires du Nord-Ouest.

ADAMSON, A. J., *Humboldt.*

Chemin de fer de Niagara-Sainte-Catherine-Toronto: bill (n° 82) 1ère l., 1798; 2e l., 2002; comité, 5205, 5263; 3e l., 5291.
Compagnie d'assurance, la " Northern ", institution civile: bill (n° 7), 1ère l., 243; 2e l., 484; comité et 3e l., 5291-92.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, (débat sur observ. Humboldt: édifice public, (sub.) 8985 et suiv.

ALCORN George Oscar, *Prince-Edouard.*

Immigration: commission payée à Albert G. McDonald, (int.) 9023; agents, (sub.) 10444 et suiv.
Intercolonial: correspondance des trains à Harlaka, (sur int. Morin) 453.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8998 et suiv.
Hôpitaux de Saint-Boniface et de Winnipeg: (sub.) 10461.
Musée Victoria: (sub.) 1559.
Salles d'armes: construction, (sub.) 1434 et suiv.
Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, 13026 et suiv.
Elections fédérales: bill (n° 80) pour modifier la loi des, 1ère l., 1736; 2e l., 5451.
Listes d'électeurs: bill (n° 115), 2e l., 9028 et suiv., 12320 et suiv.; comité, 12431 et suiv., 13588 et suiv., 13637 et suiv., 13920.
" Natal Act ": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1910 et suiv.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12600.
Naufrages: enquêtes (sub.) 3315 et suiv.
Marées: observation, (sub.) 3329.
Surveillance des eaux du nord du Canada : (sub.) 4949.
Pénitenciers: (sub.) 5772 et suiv.
Voies et moyens: comité, 6224.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7507 et suiv.
Viandes et conserves: bill (n° 149) 3e l., 7569 et suiv.
Pont de Belleville à Prince-Edouard, bill (n° 20), comité, 8033 et suiv.
Belleville: salle d'armes, (sub.) 8043; pont, bill (n° 20), comité, 8953 et suiv.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8045 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8930 et suiv.

AMES, Herbert B., *Saint-Antoine, Montréal.*

Arpentages: (sub.), 10473 et suiv.
Achat de terrains houillers: par M. Hawie, (int.) 10485, 11021.
Compagnie houillère de la Saskatchewan et de l'Alberta: rapports au gouv. sur qualité de houille extraite, (int.) 10749.
Rapides Saint-André: améliorations, octroi de terres, (int.) 251.
Revenu de l'Intérieur: vialotion des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 9994 et suiv.
Terres fédérales: affermage des terres à pâturage, (int.) 251; terres vendues à Hough et Cie, (int.) 380; terrains houillers loués, vendus, etc., (mot. pour doc.) 725; (int.) 3346; terres louées, (int.) 3349; acquisition de certains homesteads à l'ouest du 5e médien, (int.) 3556; terrains carbonifères, par qui demandés et possédés, (mot. pour doc.) 3561; (int.) 3608; terres réservées pour le poste de la quarantaine, (int.) 3610; concessions de terres aux compagnies de chemins de fer, (int.) 4966; détenteurs de certains terrains houillers, leurs noms et domiciles, (int.) 5709, 6050; subventions en terres aux chemins de fer, combien d'acres? (int.) 7250, 9019.
Coupes de bois: n° 1168, superficie, adjudication, etc., (int.) 379, n° 1100 idem, 380; permis de coupe au Manitoba et au Nord-Ouest, renouvellement, (int.) 717; coupes 1107, 1108 et 1171, (mot. pour documents originaux y relatifs) débat, 1179 et suiv., 1241 et suiv.; (motion rejetée) 1248-1249; (débat sur mot. Foster) 1843 et suiv.; aliénation de coupes au Nord-Ouest, (débat sur observ. Lake) 2353.
Concession Boyle: mémoire à ce sujet, (int.) 583, 706.
Lac Mégantic: travaux, (int.) 11862.
Montréal: casernes, (sub.) 7767; hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 7769 et suiv.; stations postales, Pointe Saint-Charles et de l'Est, (sub.) 7778-7779 et suiv.
Hough et Cie: paiement, (int.) 591.
Lac Mégantic: quai, (int.) 10492.

AMES, Herbert B.—*Suite.*
Bassins de radoub: construction, aide, bill (n° 119), comité, 11289 et suiv.
White, James: en Angleterre, au sujet de ligue panbritannique, (int.) 720.
Montréal: nouvel entrepôt de vérification, (mot. pour doc.) 724.
Traité français: et surtaxe sur marchandises allemandes, effet, (int.) 875; pays désignés par l'article 8 du traité, (int.) 875; traitement de la nation la plus favorisée, (int.) 876, 877; importations par un port des Etats-Unis, (int.) 877; documents y relatifs, (mot. pour doc.) 882; bill (n° 57), pour le faire ratifier, 1ère l., 1457, 1464 et suiv.
Arsenault, Auguste: emploi, (int.) 1402.
Chemins de fer: subventions et chartes accordées en 1894 et depuis juillet 1896, (int.) 9715.
Remèdes brevetés: bill (n° 146), comité, 11066.
Tupper, sir Charles: dépenses au sujet du traité français de 1893, (explic.) 1481.
Port-Hood: havre, et passe nord, (sub.) 11829 et suiv.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1965 et suiv.
Lac Porter: canal, (sub.) 11821 et suiv.
Coupes de bois, (suite): concession Rochester, (explication sur un fait personnel) 2393; combien de permis accordés dans l'Ouest en 1896-1897? (int.) 2485; concessions de coupes, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2589 et suiv.; mode de concession des coupes de bois, (débat sur observ. Turriff) 9121 et suiv.; permis de coupe dans le township 39, rang 11, ouest du 2e méridien, (int.) 12072.
Terres fédérales: concession en homesteads de la section 18, t. 53 r. 4, ouest du 5e mér., (int.) 8776; terrains houillers de l'Alberta et de la Saskatchewan, étendue aliénée depuis 1er juillet 1896? (int.) 9723, 11562; bill (n° 181), 2e l., 11689 et suiv.; comité, 11995 et suiv.
Comptables experts: paiements à eux faits, (int.) 3347.
Immigration: primes aux agents, augmentation, (int.) 3556; immigration chinoise: bill (n° 184), comité, 11270 et suiv.
Documents: demandés par le comité des comptes publics, le ministre de l'Intérieur a-t-il dit au personnel de son département que les députés ne pourraient les examiner, sauf pendant séances de ce comité? (int.) 4006.
Recensement des provinces: quelle carte a été publiée? (int.) 4583.
Round-Hill: quai, (sub.) 11845 et suiv.
Documents: détention par les députés, article du "Globe", (débat sur explic. Borden) 4857.
Caraquet: quai, (sub.) 12276 et suiv.
Irrigation: bill (n° 99), en comité, 4867 et suiv.
Ports, rivières et ponts, en général, (sub) 12280 et suiv.
Forces hydrauliques: dans l'Alberta et la Saskatchewan, vendues ou louées, (int.) 8773.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4913 et suiv.
Cloutier, J. E., Chicoutimi: paiements à lui faits depuis 1906, (int.) 8775.
Compagnie d'irrigation Robins: travaux, (int.) 4962, 5431.

AMES, Herbert B.—*Suite.*
Pêche: privilèges de pêche au petit lac des Esclaves, (int.) 6696.
Taché, J. C.: emploi, (int.) 8567.
Terres fédérales: concédées dans l'Ouest jusqu'au 1er novembre 1907, (int.) 7250.
Gaets Frères: sommes à eux payées, (int.) 11023.
Ex-juge en chef McGuire: retraite ou allocation par lui retirée, (int.) 11023.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 12411 et suiv.

ARMSTRONG, Joseph E., *Lambton-est.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 349, 382, amend., 397, rejeté, 525, 526.
Dépêches: plaintes au sujet du transport, (int.) 367, 2104(dans la Colombie-Anglaise, (int.) 3898; transport entre Digby et Westport, (int.) 7549; à Rimouski, (int.) 8563.
Affaires indiennes: (sub.) 646.
Intercolonial: (sub.) 10680 et suiv.
Recensement et statistique: (sub.) 13527.
Mines: ministère, (sub.) 670.
Commerce: ministère, (sub.) 687 et suiv.
Commission géologique: yacht à Moose-Factory, usage, (int.) 11790.
Annuaire statistique: (sub.) 704.
Steamers: subvention postale, (int.) 714; (mot. pour doc.) 885, 2104.
Importations: d'Allemagne, (int.) 715; d'absinthe et de cognac, (int.) 715.
Documents: dépôt des originaux, (débat sur motion Borden) 1947; détention par les députés, (observ.) 4858.
Agriculture: ministère, division de l'horticulture et de l'industrie laitière, (int.) 2249.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, mesures pour la faire lever, (int.) 2250; (mot. pour doc.) 2895.
Postes: service postal, plaintes, (int.) 2297; arrangements postaux avec Etats-Unis, (débat sur explic. Lemieux) 3271 et suiv.; pesage des matières postales en vue du transport, (int.) 5032; achat d'un bateau pour service des postes, à Rimouski, (int.) 5033.
Spry-Bay: jetée, réparations, (int.) 2480.
Jetées ou docks: construits ou en voie de construction dans l'Ontario, (mot. pour doc.) 2486.
Journaux: hebdomadaires et semi-hebdomadaires, seront-ils compris dans nouvel arrangement postal? (int.) 3150, 6764; décision à prendre? (int.) 3612.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3259.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, en comité, 3741 et suiv., 3777 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3935.
Alcool: emploi pour fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4030 et suiv.
Gore: débarcadère, (sub.) 12706.
Saint-Mary: édifice public, (sub.) 8198 et suiv.
Postes: arrangements postaux avec les Etats-Unis, (mot. pour doc.), débat, 4038 et suiv.; impressions pour le service extérieur, (int.) 5712; steamer acheté pour le service du département, nom, coût du service, etc., (int.) 5906.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat) 4223 et suiv.

ARMSTRONG, Joseph E.—*Suite.*
Sarnia: édifice public, (sub.) 8201.
Chemin de fer transcontinental-national: longueur depuis Edmonton jusqu'à l'océan, (int.) 4605; transport de ses approvisionnements par les voies américaines, (int.) 9453.
Canal maritime de Sainte-Claire et de l'Erié: bill (n° 98) concernant la compagnie du, comité et 3e l., 4770.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8989.
Expositions: sommes dépensées à ce sujet, (int.) 4775.
Fermes expérimentales: revenus et dépenses, (int.) 4775.
Terres: indiennes, ventes depuis 1896? (int.) 4776.
Grains: inspection, revenus et dépenses, (int.) 4776.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4934.
Rentes viagères: pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11387 et suiv.
Foin et paille du Canada: interdiction, (int.) 4964.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12666 et suiv.
Bibliothèque du Parlement: (sub.) 11013.
Bétail canadien: interdiction en Angleterre, mouvement pour l'abolir, (int.) 13740.
Chemins de fer: commission, augmentation du personnel, bill (n° 112), en comité, 5178.
Indiens: (sub.) 13390 et suiv.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5234.
Election de Huron-sud: comptes de l'officier-rapporteur, (int.) 9714.
Fleuve Saint-Laurent: dragage du chenal, (sub.) 5249 et suiv.
Glaces: frais de rupture, (sub.) 5254.
Indiens: terres et îles leur appartenant, (int.) 5293.
Exposition de Jamestown: participation du Gouvernement, (int.) 5294.
Grand-Bend: quai, construction, marché à ce sujet, (int.) 5300.
Forages: pour trouver gaz, houille et pétrole, (sub.) 13825 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5341.
Inspection et vente: bill (n° 148), comité, 11067 et suiv.
Québec: pont, nécessité de le construire plus haut, (int.) 5423.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11160 et suiv., 12180 et suiv., (déc.), 12185.
Daly, Brock et Barlow: MM. R., M., et A. E.: emploi, (int.) 5425, 5426, 5713; D. B. Dowling, *idem*, emploi, (int.) 5811.
Passagers: à destination du Canada, refusés aux agences, (int.) 5708.
Milice: exercices annuels, (sub.) 6008.
Monnaie: pièces d'argent frappées, pour quel montant, depuis le commencement des opérations? (int.) 9018.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6319 et suiv., 6336 et suiv., 6885 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (sub.) 6444 et suiv., 6478 et suiv.
Commission des études géologiques: dépenses depuis 1896, (int.) 6701.
Exportations: dans des compartiments frigorifiques, (int.) 6702.

ARMSTRONG, Joseph E.—*Suite.*
Grand-Bend: jetée, (int.) 9312.
Postes: soumissions pour le transport des dépêches, en fait-on pour toutes les routes postales? (int.) 6703; combien de dossiers demandés et déposés depuis l'ouverture du Parlement, affectant le ministère des Postes? (int.) 6704; lenteur des services postaux, plaintes, (observ.), débat, 7609 et suiv.; amélioration du mode de transport du courrier, (int.) 9311; transport du courrier venant de Sandy-Cove, soumissions, (int.) 9311; service extérieur, appointements et allocations, (sub.) 9525 et suiv.; irrégularités du service postal à Montréal, quelle mesure prise pour y remédier? (int.) 9719; tarif à un cent dans les villes, bill (n° 162), comité, 11229 et suiv.
Intercolonial: tuyaux en béton, acquisition, soumissions, (int.) 6954; entretien, (sub.) 10710 et suiv.
Elections: ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6965 et suiv.
Cookshire: édifice public, (sub.) 7636 et suiv.
Rimouski: dragage, etc., (int.) 8094.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 905 et suiv.; comité, 13623 et suiv.
Saint-Joseph: lac Huron, Ont., quai, construction, (int.) 9310.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence, (débat sur observ. Foster) 9605 et suiv.
Postes, (suite): commission pour recettes postales, payée en 1907? (int.) 9723.
Chemins de fer et Canaux: causes devant la commission des chemins de fer, frais, (sub.) 10877 et suiv.
Congrès international de Bruxelles: souscription, (sub.) 10879.
Expositions: (sub.) 11091 et suiv.
Winnipeg: hôpital pour les membres de la troupe permanente, (sub.) 11506.
Edifices publics: à Ottawa, (sub.) 11552 et suiv.
Affaires indiennes: administration, (observ.), débat, 11566 et suiv.
Election de Huron-est: l'officier-rapporteur a-t-il réglé ses comptes? (int.) 12534.
Saint-Jean: port, dragage, etc., (sub.) 12628 et suiv.

AVERY, Melzar, *Frontenac.*
Coupes de bois: concessions, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2578 et suiv., 2755 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5341.
Pénitenciers: (sub.) 5773.
Viandes et conserves: bill (n° 149) pour modifier la loi, 3e l., 7602 et suiv.
Tabac: interdit aux jeunes gens; bill (n° 173), comité, 11219.
Edifices publics: loyers, (sub.) 11533 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8264 et suiv.

AYLESWORTH, hon. Allen B., *York-nord, Ont.*
Dimanche: observance au Yukon, (int. Foster) 587, lettres à ce sujet, (observ.) 872.
Grève aux usines de poêles Buck, (débat sur int. R. Smith) 9456.
MacIlreith, R. T., avocat: employé par le Gouv., (int. Foster) 722.

AYLESWORTH, hon. Allen B.—*Suite.*
Ficelle d'engerbage: achat, (int. Elson) 10178.
Juges: fonctions extrajudiciaires de deux, dans enquête sur administration du gouv. de la province de Québec, (int. Lavergne) 873; insuffisance du nombre de juges dans la province de Québec, (int. Lavergne) 873; hon. juge Forbes, nomination, (mot. Taylor pour doc.) 933, 1931; juge additionnel dans district de Québec, (int. Lavergne) 1341; sir Alexandre Lacoste, ex-juge en chef de la cour d'appel, à sa retraite, participation à la politique, (int. Delisle) 2006.
Juge puîné d'Essex, nomination, (int. Clements) 2012; séjour obligé du juge Cimon dans le district de Kamouraska, (int. Lavergne) 2302; juge Forbes, nomination, (int. Taylor) 2478; juge Magee, causes entendues en 1905 et pas encore jugées, (int. Taylor) 2687; démarches du juge Cimon pour être nommé juge dans district de Québec, (int. Lavergne) 3085; paiements au juge Cimon, frais de voyage ou supplément de traitement, (int. Lavergne) 3085; juges de la cour d'appel de la Colombie-Anglaise, projet de résolution, 8573; bill à ce sujet, 1ère l., 8573; 2e l., comité et 3e l., 11393-11394; nouveaux juges: au Manitoba et dans l'Ontario; nomination et traitement, (projet de résolution) 13015, 1382; bill n° 206), à ce sujet, 1ère l., 13185; nommera-t-on un juge de cour de comté pour le district de Sudbury? (int. Monk) 13038.
Saint-Louis, Horace: emploi, (int. Foster) 1402.
Shepley, M., avocat, services, (int. Foster) 1158.
Ile Badgley: empiètement de propriété, (int. Bennett) 2301.
Justice: ministère, frais d'administration, (sub.) 10899.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul: attitude des employés dans élections municipales, (int. Léonard) 2891; congés accordés à des employés, (int. Léonard) 2892; paiement au gardien J. P. Forster, pour services, (sub.) 13567.
Commission des chemins de fer: bill (n° 206) concernant le président ou le président adjoint, si ce fonctionnaire a été juge de la cour supérieure avant sa nomination, 1ère l., 13185; 2e l. et comité, 13705; 3e l., 13708.
Détenus : libérés avant l'expiration de la durée de leur condamnation, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2927.
Amirauté: au Canada, modification de sa juridiction, (projet de résol.) 2983.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11156 et suiv., 11202 et suiv., 12171.
Fraser, A. W.: paiements à lui faits, (int. Blain) 3086.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise: achat d'emplacements et de terrains, (sub.) 13567.
Hogg, W. D., paiements à lui faits depuis 1896, (int. P. D. McLean) 3088.
Comptables experts: paiements à eux faits, (int. Ames) 3347.
Blunden, Brederick: procès et condamnation, (débat sur mot. Ward pour doc.) 3595, 13557.
Liquidations: bill (n° 102) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 3605; 2e l., comité et 3e l., 4090; bill (n° 144), idem, 1ère l., 6422; 2e l., comité et 3e l., 6830-6832.

AYLESWORTH, hon. Allen B.—*Suite.*
Elections fédérales, bill (n° 115) pour modifier la loi des, concernant listes d'électeurs, 1ère l., 4756 et suiv.; 2e l., 8208, 12295 et suiv., 12420; comité, 13568 et suiv., 13636 et suiv., 13894; 3e l., 13924.
Cour d'échiquier : bill (n° 116) pour modidifier la loi y relative, 1ère l., 4765; 2e l., 8898; comité, 8899; 3e l., 8908.
Impression et reliure des rapports, (sub.) 5751.
Cour suprême: bill (n° 121) pour changer le rôle des causes inscrites pour audition, 1ère l., 5031; 2e l., comité et 3e l., 5739-41.
Dépenses casuelles, (sub.) 13566.
Amirauté: administration de la justice, pensions aux juges et greffiers, (projet de résol.) 5041; bill (n° 122) à ce sujet, 1ère l., 5073.
Chemins de fer: commission des, augmentation du personnel, bill (n° 112), en comité, 5174 et suiv.
Réserve indienne de Matlakatla et des Songees (int. Borden), 5718.
Employés: au Sénat et à la Chambre des communes, noms, salaires, nationalités, croyances, etc., (observ. sur mot. Sproule pour doc.) 5727.
Kelley, J., constable de la police fédérale, démissionnaire, allocation, (sub.) 5751.
Pénitenciers: (sub.) 5758 et suiv.
Lettres de change: bill (n° 142) pour modifier loi y relative, correction d'une erreur de copiste dans le texte, 1ère l., 6328; 2e l., comité et 3e l., 6827-6830.
Immigration: japonaise, lois à ce sujet, désavouées? (int. Smith) 6957.
Service civil: enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden) 7720.
Statuts de la Saskatchewan contenant dispositions contraires à la loi d'autonomie, au sujet de l'instruction publique, (int. Lavergne) 6959, 7182.
Service civil: enquête par le juge Cassels, instructions données aux avocats Watson et Perron, (int. Foster) 7867, 7984.
Doukhobors: en détresse à Yorkton, (int Lake) 7988.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12591.
Spiritueux: vente prohibée sur le parcours du transcontinental, quel mode adopté pour nommer magistrats chargés de faire respecter la loi? (int. Foster) 8376 et suiv.
Prisons et maisons de correction: bill (n° 166) pour modifier la loi y relative, en ce que concerne la Nouvelle-Ecosse, 1ère l., 9008; 2e l., 11213; comité, 11214; 3e l., 11216.
Juges, (suite): traitement des juges de la cour d'appel de la Colombie-Anglaise (projet de résolution) 8861; bill (n° 165) y relatif, 1ère l., 8862.
Service civil: enquête par le juge Cassels, combien payé, par jour, à MM. Watson et Perron, avocats? (int. Foster) 9254.
Tabac: bill (n° 173) pour en restreindre l'usage chez les jeunes gens, 1ère l., 9450; 2e l., 11216; comité et 3e l., 11793; amendements du Sénat, 13700.
Yukon: appel de deux décisions de la cour suprême défavorables à la Couronne, sera-t-il interjeté par le Gouv.? (int. Sloan) 10797.
Jeunes délinquants : bill (n° 190), 1ère l., 11452; 2e l., comité et 3e l., 13022-13030.

AYLESWORTH, hon. Allen B.—*Suite.*
Statuts de 1907; bill (n° 204) pour modifier le chapitre 38, 1ère l., 13181; 2e l., et comité, 13701 et suiv.; 3e l., 13703.
Territoires du Nord-Ouest : bill (n° 210) modifier la loi y relative, inspection des causes judiciaires, 1ère l., 13287; 2e l., comité et 3e l., 13708.
Transcontinental: expropriations dans Madawaska, (int. Michaud) 13299.
Code criminel: modification, abrogation de l'article 415 sur les chemins de fer, bill (n° 212), 1ère l., 13568; 2e l. et comité, 13988 3e l., 13991.
Grâce: droit de grâce, dossier relatif à l'exercice de ce droit, (rép. à motion Foster pour document) 13740.

BARKER, Samuel, *Hamilton-est.*
Tabac: industrie du tabac canadien, (amend. à mot. Dubeau) 956.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12431 et suiv.
Documents, (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1209 et suiv.; garde des documents publics, (débat sur observ. Blain) 8135 et suiv.
Banque d'Hamilton: fonds de retraite, institution civile, bill (n° 56), 1ère l., 1254; 2e l. et comité, 1528; comité et 3e l., 5291-92.
Comptes publics: séances du comité, (int. Reid) 1498; appel des décisions du comité, débat sur mot Blain) 3248 et suiv.
Monnaie Royale: (sub.) 1535.
Hodgins, Major, accusations, rapport du comité d'enquête, (observ.) 12915 et suiv.
Musée Victoria: (sub.) 1553.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12597 et suiv.
Haney, H. J.: réclamation, (mot. pour doc.) 1757, 3152, 3833.
Chemins de fer: aide, 13962 et suiv.
Intercolonial: acquisition d'ateliers à Moncton, par voie de location, (mot. pour doc.) 1757.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3849 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3928 et suiv.
Québec: commission du pont; quand son rapport sera-t-il déposé ? (int.) 4056.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4910 et suiv.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5270 et suiv.
Canal Welland: jetées, (sub.), 5936 et suiv.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique; bill (n° 151), en comité, 8520 et suiv.
Service civil: commission, distribution de son rapport aux députés, (observ. sur int. Borden) 6154 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: différend entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvt., (int.) 6520; protestations au sujet d'acquisition de terrains (int.) 6954; détermination de la limite est de la section des montagnes et de la limite ouest de la section des prairies, (int.) 9709.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7490 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, (observ.) 13456.

BARR, John, *Dufferin.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 289.
Immigration: agents, (sub.) 10341.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10792.
Téléphone: pose de fils au-dessus des voies ferrées, (int.) 715.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 43) pour la modifier, 1ère l., 871; 2e l., 5433, 5449
Commission des chemins de fer: demandes à elle présentées, pour faire traverser les chemins de fer par fils télégraphiques, etc., (int.) 1154, 1155, (mot. pour doc.) 1348.
Monnaie Royale: (sub.) 1541
Rentes viagères : pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11389 et suiv.
Scrip: aux militaires ayant fait service en 1885, (int.) 2244.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2281 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12424 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, en comité, 3748
Recensement et statistique: (sub.) 13531.
Débats: énergie et temps gaspillés en longs discours (sur observ. Kennedy) 14222 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans (observ.), 3915 et suiv., bill (n° 109), comité, 13245.
Graines: production, aide, (sub.) 13540.
Accise: saisies par les fonctionnaires, (int.) 3999.
Remèdes brevetés: bill (n° 146), comité, 13260.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13935.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4711 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.), 8920 et suiv.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm), 5222.
Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain pour interdire la fabrication et la vente, 5316 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ.) 6492.
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.-E. et de l'Intercolonial par le "Chemin de fer Interprovincial", (débat sur projet de résol. Hughes) 6559 et suiv.
Affichage: de scènes de violence et de crime, prohibé par la loi, (int.), 6765.
Viandes et conserves: bill (n° 149), 7586 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7842 et suiv.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence, (débat sur observ. Foster), 9632.
Service civil, bill (n° 189), 2e l., 11929.

BEATTIE, Thomas, *London.*
Tabac: remaniement des droits, (débat sur projet de résol. Templeman), 6402 et suiv.; bill (n° 143) à ce sujet, comité, 6794 et suiv.
Meurtre commis aux casernes de London, (observ.), 7678.
Chemins de fer: aide, 13965 et suiv.

BEAUPARLANT, Aimé M., *Saint-Hyacinthe.*

Marine et Pêcheries: ministère, administration défectueuse, (débat sur observ. Foster et autres), 4340 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, (observ. sur mot. Fielding pour 3e l., 4530, 4549 et suiv.
Expositions régionales : subventions accordées, (int.), 4584.
Code criminel: bill (n° 161) pour le modifier au sujet des droits de la presse dans ses rapports avec les tribunaux, 1ère l., 7663.

BELAND, Henri Sévérin, *Beauce.*

Traité franco-canadien: distribution du texte (int.) 628; bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3684.
Importation d'anthracite et de coton brut des Etats-Unis, et exportation de bois de corde aux Etats-Unis, (int.) 1572.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène, (débat sur projet de résol. Black) 2670.
Chemins de fer: bill (n° 6) (M. W. F. Maclean) pour modifier la loi des 2e l., 3455.
Discours prononcés en français: publication en retard, (observ.), débat, 3615.
Rhem, Frederick C., Elias et Isidore Frank: brevets, bill (n° 110), 1ère l., 4051; 2e l., 4409; comité et 3e l., 5205.
Bois à pulpe: exportation, (débat sur projet de résolution Lewis) 5012.

BENNETT, William H., *Simcoe-est.*

Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance à établir entre convois, (débat sur obser. Taylor) 199.
Steamer *Speedy*: achat, (int.) 587.
Dragage dans la baie de Matchedash, (int.) 589, article du "Globe", (explic. sur fait personnel) 2469; compagnie de Parry-Sound, paiements à elle faits (int.) 2892; dragage de la rivière Holland, (int.) 3086, 3147, 4967; dragage à Owen-Sound, inspecteur, (int.) 3148, à Midland, en 1906, (int.) 3354; dragage en 1907, (int.) 3354, à Midland et à Tiffin, (int.) 3555, 6946.
Impressions et papeterie: (sub.) 635.
Travaux publics: ministère, (sub.) 663.
Commerce: ministère, (sub.) 671 et suiv.
Marine et Pêcheries: personnel, (sub.) 1019 et suiv.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1091, 1124 et suiv., 1148 et suiv.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1198 et suiv.; dépôt des originaux, (int.) 2390; dépôt devant les comités, (int.) 2393; détention par les députés, (obser.) 4831.
Comptes publics: comités des, dépôt des pièces originales devant ledit comité, (int.) 1439, 1482, 1483; appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3193 et suiv.
Observatoire astronomique: (sub.) 1515.
Musée Victoria: (sub.) 1519 et suiv.
Ile Griffith: vente, (int.) 1570.
Ile Badgley: empiètement de propriété, (int.) 2009, 2301.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) 2337 et suiv.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2828 et suiv

BENNETT, William H.—*Suite.*

Ile du Prince-Edouard : pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2845 et suiv.
Annapolis: port, (sub.) 11764 et suiv.
Oromocto. N. B.: dragage des bancs de sable, (int.) 12072.
Dragage: à la Nouvelle-Ecosse, (int.) 12073; à Yarmouth, (int.) 12076; à Saint-Jean, N.-B., (int.) 12288.
Dragueurs : enregistrement au Canada, (int.) 12073.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12678 et suiv.
Meaford, Midland et Tiffin: ports, améliorations, (sub.) 12708 et suiv.: (voir aussi "Dragage").
Port-Colborne: élévateur, travaux, (sub.) 12825 et suiv.
Pêche: avec rets à enclos, permis accordés en 1905, (mot. pour doc.) 2895.
Bassins de radoub: construction, aide, bill (n° 119), comité, 11294 et suiv.
Woodstock, N.B.: population, appointements de M. Smith, directeur de la poste, (observ. sur int. Crocket) 2991.
Indiens: (sub.) 13373, 13381 et suiv.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3057 et suiv.
Expositions: (sub.) 11132 et suiv.
Owen-Sound: dragage, inspecteur, (int.) 3148; édifices publics, (int.) 3148; inspecteur d'un édifice public, (int) 3149; entrepreneur d'un édifice public, (int.) 3150.
"Office Specialty Company": fournitures, (int.) 3150, (mot. pour doc.) 3357.
Saint-Jean: port, dragage, etc., (sub.) 12616 et suiv.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub..) 3266 et suiv., 3324 et suiv.
Clark, capitaine Arthur: tué à Parry-Sound, gratification à ses parents, (int.) 13992.
Postes: arrangements avec Etats-Unis, (débat sur explic. Lemieux) 3272 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3317 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57), en cocomité, 3751.
Steamer *Speedy*, dépenses, (int.) 3996.
Riopellle, Joseph: évaluation des propriétés de la rue Sussex, rénumération, (int.) 3996.
Chemins de fer et Canaux: exposé général de la situation par M. Graham, (observ.) 4601 et suiv.
Bassins de radoub: construction, encouragement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4873 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8923 et suiv.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8988 et suiv.
Soumisions: formalités de dépouillement, débat sur observ. Reid) 4926 et suiv.
Surveillance des eaux du nord du Canada: (sub.) 4949.
Phares: salaires et allocations des gardiens, (sub.) 4955.
Sorel: enquête à Sorel, rapport de M. Gaudet, dépôt, (int.) 5644, 5815, 11323; la conduite de M. E. Roy ne devrait-elle être examinée par le juge Cassels ? (int.) 8315; M. E. Roy est-il encore à l'emploi du ministère ? (int.) 8687.
Pénitenciers: (sub.) 5755 et suiv.

BENNETT, William H.—*Suite.*
Lac Stoney: quai, (int.) 5811; inondation dans l'île de ce lac, dommages, (int.) 5813, 5899, 6048.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5873, débat sur observ. Borden) 7961 et suiv.
Canal Welland: jetées, (sub.) 5931 et suiv.
Canal Rideau: améliorations, (sub.) 5945 et suiv.
Edifices publics fédéraux: (sub.) 7828 et suiv.
Pêcheries: de la baie Georgienne, commission, quand aurons-nous son rapport? (int.), 5986; inspection et garde des pêcheries, (sub.), 6043.
Lac Adam: endiguement, (int.), 6060.
Foin : expédié au sud-africain, réclamations, (int.), 6052.
Voies et moyens: comité, 6190.
Forestiers: Ordre Indépendant des, tripotage de leurs fonds, par MM. Foster, Bennett et Fowler, article du "Canada", (explic.), 6277.
Wiarton: dragage, (int.), 6706.
Dragage: interpellation sur les adjudications de dragage, (débat), 7060 et suiv.; etreprises de dragage à Midland, Tiffin et Victoria-Harbour, (int.), 7541, 8569; dragage à Chicoutimi, (int.), 7549; dragage à Fort-William et à Port-Arthur, (int.), 9023, 9256.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12424, 13592 et suiv., 13647 et suiv., 13913 et suiv.
Compagnie dite "Eclipse Manufacturing Company": (observ.), 7829 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7834 et suiv.
Postes: surnuméraires, inspection des chaussures des facteurs, (sub.), 9297 et suiv.
Réserve indienne de Dorkis: vente du bois, protestation par les Indines, (int.) 11455

BERGERON, J. G. Horace, *Beauharnois.*
Remèdes brevetés: bill à ce sujet, (int.), 371, 631, 2688, comité à ce sujet, (int.), 4054.
Secrétariat d'Etat: (sub.) 635.
Auditeur général: bureau,)sub.) 661.
Travaux publics: ministère, (sub.) 666 et suiv.
Commerce: ministère, (sub.), 671 et suiv.; 695 et suiv.
Dragage: dans la province de Québec, (int.), 711, (mot. pour doc.), 884-885, 2998, à l'embouchure de la rivière Bécancour, (int.), 2481; dans le port de Québec, (mot. pour doc.), 3437.
Saint-Laurent, (île d'Orléans) quai: dépenses, (int.), 928.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (débat sur mot. Dubeau), 952.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 1006.
Steamers et brise glace de l'Etat: (sub.) 1077, 1135 et suiv.
Saint-Fulgence: jetée, bordereau de paie, (int.) 1161.
Saint-Laurent: quai, montant voté, (int.) 1168.
Savard, Dr Edmond: emploi, (mot pour doc.) 1177.
Canal de Beauharnois: bail, (mot pour doc.) 1178, 1807; enquête, frais, (int.) 3148.

BERGERON, J. G. Horace.—*Suite.*
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1226.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 1270 et suiv.
Elections fédérales: bill (n° 80), pour modifier la loi des, 1ère l., 1747.
"Natal Act" sanction refusé par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1917 et suiv.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1977.
Saint-Anicet: quai, recettes et dépenses, (int.) 2007, 3344.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) 2342.
Coupes de bois: concessions, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2507 et suiv., 2773 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8923.
Détenus: libérés avant l'expiration de la durée de leur condamnation, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2956.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3252 et suiv.
Traduction: française des textes officiels (observ. Bergeron) 3290 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3299 et suiv., 3314 et suiv.
Dépêches : transport entre Saint-Pascal et Kamouraska, (int.) 3351.
Canal de Soulanges: irrégularités, (int.) 3551.
Milice: correspondance du lieut.-col. Mallette au sujet du major Sabourin et de l'organisation d'un régiment à Valleyfield, (mot. pour doc.) 3561; construction d'une salle d'exercices militaires à Valleyfield, pétition des citoyens à cette fin, (int.) 8051.
Saint-Anicet: quai, dépenses, (int.) 3607.
Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3620.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, comité, 3715 et suiv., 3774 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47) en comité, 3772 et suiv.
Rivière à la Graisse, Rigaud; dragage, (mot. pour doc.) 3832.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), non imprimé en français, (rép. à observ. Lavergne) 3860 et suiv.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, (projet de résol. Oliver), 3902, 3960 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, débat sur observ. Foster et autres, (observ.) 4370 et suiv.
Elections: fédérales, bill (n° 115) pour modifier la loi des, 1ère l., 4763 et suiv.
Banque de Vancouver: institution civile, bill (n° 32), en comité, 4771 et suiv.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4898 et suiv.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4920 et suiv.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5224.
Fleuve Saint-Laurent: dragage du chenal, (sub.) 5247 et suiv.
Journaux: remise de taxes postales aux journaux canadiens, (int.) 5424.
Budget: exposé budgétaire, débat, 5590 et suiv.
Pénitenciers: (sub.) 5759.
Canal de Lachine: reconstruction des murs en talus, (sub.) 5914 et suiv.

BERGERON, J. G. Horace.—*Suite.*

Canal Welland: jetées, (sub.) 5931 et suiv.
Canal Rideau: améliorations, (sub.) 5944 et suiv.
Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 6036 et suiv.
Tabac: remaniement des droits, (débat sur projet de résol. Templeman) 6397 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6442 et suiv., 6487 et suiv.; bill (n° 145) à cette fin, comité, 6728 et suiv.
Service civil: commission, traduction de son rapport en français, (int.) 6506, 7255; enquête par le juge Cassels, commencera-t-elle bientôt et concernera-t-elle un ou plusieurs départements ? (int.) 6949; (débat sur observ. Borden) 7684 et suiv.
Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 128), comité, 6509 et suiv.
Farnham: bureau de poste, améliorations, (int.) 6697.
Rivière-du-Loup: bureau de poste, embellissement de l'emplacement, (int.) 6697; receveur de la poste, nom, salaire, etc., (int.) 6698.
Talbot, Evariste: emploi sur l'Intercolonial, (int.) 6698.
Notre-Dame-du-Portage: quai, dépenses en 1906 et 1907, (int.) 6698.
Canal de Soulanges: enquête, par qui faite, coût, rapport, (int.) 6703.
"Gazette du Travail": où imprimée, coût? (int.) 6706.
Chambre des Communes: feuilleton, défaut de concordance entre la version anglaise et la version française, (int.) 7177.
Statuts de la Saskatchewan (1907): contraires à la loi d'autonomie, au sujet de l'instruction publique, (débat sur int. Lavergne) 7186 et suiv.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger la loi y relative, comité, 7195 et suiv.
Montréal: hôtel des postes, construction, des soumissions ont elles été demandées? (int.) 7251.
Immigration: française et belge, prime, agents employés, sont-ils payés par le Gouvt.? (int.) 7252; (débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration) 7307.
Sorel: irrégularités dans le service, enquête par M. Victor Gaudet, avocat, rapport, (int.) 7322, 7437, 8315, traduction du rapport, devrait se faire sans retard, (observ.) 8688.
Antigonish: édifice public, (sub.) 7450 et suiv.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7493 et suiv.; hôpital d'hiver, (sub.) 7516.
Shelburne: édifice public, (sub.) 7518, (observ., sur mémoire de R. T. MacIlreith, avocat, pour examen des titres) 7523.
Postes: détournements à l'hôtel des postes, à Montréal, (int.) 7513; port des lettres locales, réduction, surintendant des postes, nomination, bill (n° 162), 1ère l., 8310 ; surnuméraires, inspection des chaussures des facteurs, (sub.) 9291 et suiv.; uniformes des facteurs, (sub.) 9300.
Dragage: à l'embouchure de la rivière Bécancour, (int.) 7559.

BERGERON, J. G. Horace.—*Suite.*

Viandes et conserves: bill (n° 149) pour modifier la loi, 3e l., 7604 et suiv.
Grosse-île: quarantaine, (sub.) 7643.
Knowlton: édifice public, (sub.) 7645.
Lévis: édifice public, (sub.) 7649.
Valleyfield: salle d'exercices militaires, construction, pétition des citoyens à cette fin, (int.) 8051, (voir aussi "Milice", lettre "M"); rupture d'un barrage, inondation, (observ.) 8178, 8376.
Sainte-Anne de Sorel: terrain obtenu de M. Rajotte, pour construire un phare, (int.) 8098.
Ministre de la Marine et des Pêcheries: projet de résolution contre lui par le chef de l'opposition, tous les députés conservateurs français, moins un, sont sortis de la Chambre pour ne pas voter, article du "Soleil", (explication) 8372.
Election de Prince-Albert: défense des droits de la minorité par M. Bergeron, entachée d'hypocrisie, article du "Leader", de Regina, (explic.) 9009.
Exposition anglo française de Londres : achat de marchandises de la compagnie T. Lindsay, d'Ottawa, à ce sujet, (int.) 9021.
Subvention aux provinces : montant, avant le remaniement des dites subventions, (int.) 9022.
Ile Ingonish: gardien du phare, (int.) 9024.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 9086 et suiv.; comité, 12424 et suiv., 12457 et suiv.
Rapports : adoption, procédure y relative, débat sur observ. Borden) 9317 et suiv.
Fusil Ross: tripotages de M. Sam. Hughes, paroles attribuées à M. Bergeron, (explication et dénégation) 9560, 9780.
Débats: compte rendu officiel, distribution d'un plus grand nombre d'exemplaires, (in. et observ.) 9563; comité, 4e rapport, (débat sur mot. Monk pour le faire annuler) 10737 et suiv.; (int. au sujet du 2e et du 3e rapports), 13134.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, (débat) 9666 et suiv.
Dragage: dans Ontario et Québec: demandes de soumissions, (int.) 9720, 10486.
Saint-Michel-des-Saints, comté de Berthier, reveveur de la poste, (int.) 9925.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10781 et suiv.
Canaux: personnel et réparations, (sub.) 10808 et suiv.; statistiques, (sub.) 10814 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, (sub.); personnel et dépenses casuelles, 10821 et suiv.; statistiques, 10824; arbitrages et sentences arbitrales, 10826 et suiv.; études et inspection, 10836 et suiv.: commis surnuméraires; appointements, 10844; frais des causes portées devant la commission des chemins de fer, 10862.
Valleyfield: inondation, ingénieur envoyé sur les lieux, rapport, (int.) 10836 et suiv.
Brochure: biographie de sir Wilfrid Laurier, reproduction d'un article du "Messenger", de New-York; journal publié de l'agrément des Jésuites de cette ville, brochure répandue dans le pays, (observ.) 10851 et suiv.; article du "Citizen", (explic. et dénégation) 10931.

BERGERON, J. G. Horace.—*Suite.*

Brunet, A.: pour le rénumérer comme représentant du Gouvt. dans la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, $2,000, (sub.), débat, 10885.
Expositions: (sub.) 11118 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11156 et suiv.
Remèdes brevetés: bill (n° 146), 2e l., 11212.
Service civil: bill (n° 189) pour amender la loi du service civil, 1ère l., 11241 et suiv.
Commission du service civil: traduction et impression de son rapport en français, (int.) 11876, 13739, 14156.
Enquête du juge Cassels: MM. Watson et Perron, avocats, services, mode de paiement, (int.) 11269.
Immigration: chinoise, bill (n° 184) pour modifier loi, taxe, etc., comité, 11271 et suiv.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11426 et suiv.
Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, 2e l., 11459 et suiv.
Enquête du juge Cassels, traduction du rapport en français, (int.) 11761.
Plomb: primes, bill (n° 191), comité, 11807.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.), explications Pugsley, (observ.) 11810 et suiv.
Port-Hood: havre et passe nord, (sub.) 11833 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11928 et suiv.; comité, 12788.
Intercolonial: fonctions de M. Rivard, permis de circulation à M. John O'Shaughnessy, (int.) 12074, 12290, 11535; barrières à construire entre Sainte-Monique et le fleuve Saint-Laurent ? (int.) 12536.
Nicolet: nouveau bureau de poste, est-il terminé et qui est receveur de la poste, à ce bureau ? (int.) 12075.
Chemins de fer: bill (n° 118), télégraphes et téléphones, 3e l., 12190 et suiv.
Juges: de la cour supérieure, à nommer dans la province de Québec, (int.) 12418, 12801, (observ., sur bill (n° 206), 13705.
Rivière Nicolet: dragage, adjudicataire des travaux, (int.) 12535.
Manchester, Dr: détournement de fonds, par lui opéré, à l'asile de New-Westminster, (int.) 12536.
Canal Welland: éclairage à l'électricité, etc., (sub.) 12807; arpentage, (sub.) 12821 et suiv.
Côté, Eoivin et Cie: paiements à eux faits depuis 1897, (int.) 13287.
Canal de la baie Georgienne: (motion pour exemplaires du rapport y relatif) 13482.
Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), comité 13488 et suiv., 13495.
Marine marchande: modification de la loi y relative, bill (n° 183), comité, 13515.
Recensement et statistique: (sub.) 13526 et suiv.
Expositions: (sub.) 13537 et suiv.
Elevage: industrie, aide, (sub.) 13544.
Employés publics à Ottawa, recevront-ils des augmentations d'appointements? (int.) 13561.
Cour suprême du Canada: achat de livres à Paris, (int.) 13566.,
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115) comité, 13603 et suiv., 13662 et suiv.

BERGERON, J. G. Horace.—*Suite.*

Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13703.
Evanturel, Jules: ainsi appelé dans les évaluations budgétaires, et appelé autrement dans le compte rendu officiel des débats, (observ.) 13723.
Traité franco-canadien: où en serons-nous s'il n'est pas ratifié? (int.) 13741.
Vancouver: émeutes, indemnité aux résidents chinois, (sub.) 13816.
Coton: industrie dans la province de Québec, différends industriels; frais de la commission chargée de s'en enquérir, (sub.) 13817 et suiv.
Restaurant: à l'usage des deux Chambres, (observ. sur motion Pugsley pour comité chargé d'étudier cette question) 13889, (int.) 14190.
Conférence intercoloniale de Londres, 1907; dépenses des ministres canadiens qui y ont pris part, (int.) 13891. 14191.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13944 et suiv.
Chemins de fer: aide, 13963 et suiv.
Ottawa: édifices publics, chauffage, (sub.) 14013.
Canal de Beauharnois: bail consenti au syndicat Robert, (int.) 14154.

BICKERDIKE, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*

Caisse des ministres, veuves et orphelins de l'Eglise presbytérienne; bill (n° 23) y relatif, 1ère l., 449; 2e l., 668; comité, 2888, 3028; 3e l., 3028.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13231.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5345.
Chemin de fer central de Pontiac, compagnie du, bill (n° 155), comité et 3e l., 8726.
Bassins de radoub: construction, encouragement, bill (n° 119), en comité, 7214 et suiv.
Banques: vérification indépendante de leurs écritures, (int.) 11790.

BLACK, Judson Burpee, *Hants.*

Alose: œufs, incubation à Windsor, (int.) 9314; pêche à l'alose sur le littoral canadien de l'Atlantique, renseignements à recueillir, (int.) 9314.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène, (projet de résol.), débat, 2652 et suiv.
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11220.
Cabotage: abolition, (mot. retirée) 2895.
Tempérance: bill (n° 197) pour amender loi, 1ère l., 11241.
Traduction: française des textes officiels, (débat sur observ. Bergeron) 3296.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5477 et suiv.

BLAIN, Richard, *Peel.*

Intercolonial: (sub.) 10379 suiv.
Postes: appointements des receveurs dans les campagnes, (int.) 191.
Subventions aux provinces: sommes payées, (int.) 330.
Pont: entre Hull et la Pointe-Gatineau, aide, (int.) 370.

BLAIN, Richard.—*Suite.*

Accise: employés, (sub.) 850 et suiv.
Blé: blé gelé expédié de l'ouest dans l'est du Canada, (obser.), 856.
Marine et Pêcheries: personnel, (sub.), 1056 et suiv.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.), 1079 et suiv.
Chien de mer: envoie de résidus aux Etats-Unis, (int.), 1173.
Immigration: primes, payées depuis 1896, (int.), 5482.
Documents: dépôts des originaux, (débat sur mot. Borden), 1940.
Travaux publics : ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5160 et suiv.
Service civil : bill (n° 189), 2e l., 11914, 11936 et suiv. ; comité, 12240 et suiv., 12794 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12428 et suiv., 13593 et suiv.
Steamer " Montcalm ": (sub.), 1971.
Ports et jetées: recettes, (int.), 2479.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219), comité, 14182 et suiv.
Fruits: marquage, loi y relative, (observ.), débat, 2852 et suiv.
Grains de semence: avoine, achat et distribution, (int.) 13182, 13298.
Fraser, A. W., paiements à lui faits, (int.), 3086.
Milford-Haven : quai, construction, coût, (int.) 13718.
Comptes publics: comité, appel à la Chambre, de ses décisions, projet de résol.) 3181-3182 et suiv.; rejeté, 3255.
Naufrages: enquêtes, (sub.), 3261.
Compagnie Rolla L. Crain, d'Ottawa, paiements à elle faits, (int.) 3353.
Compagnie manufacturière l'Eclipse, paiements à elle faits, (int.) 3354.
Compagnie dite "Canadian Towing & Wrecking Compagny, marchés avec elle, (mot pour doc.) 3356.
Employés: certains employés de la Chambre des Communes non mentionnés comme bénéficiant de la nouvelle loi du service civil, (int.) 14210.
Compagnie dite "Midland Towing & Wrecking Company": marché avec elle, (mot. pour doc.) 3358.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13938 et suiv.
Canal maritime de Saint-Claire et de l'Erie, bill (n° 98) concernant la compagnie du, 1ère et 2e l., 3432, 4409; comité et 3e l., 4770.
Dragueur "King-Edward": travaux à Lunenburg, (int.) 13720.
Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (observ.) 3968.
St. Mary: bureau de poste: achat de l'emplacement, compte pour annonces, (int.) 12536.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4687 et suiv.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13196 et suiv.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), 3e l., 4732.
Indiens: (sub.) 13375.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4895 et suiv.

BLAIN, Richard.—*Suite.*

Porcs : abattage, (observ.), débat, 13744 et suiv.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4915.
Brantford: édifice public, (sub.) 7818 et suiv.
Ciment: laboratoire de l'essayeur; (sub.) 11626 et suiv., 11813 et suiv.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5273 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11194 et suiv.
Round-Hill: quai, (sub.) 11847 et suiv.
Cigarettes: projet de résolution tendant à en interdire la fabrication et la vente, (débat) 5303 et suiv., 5477 et suiv.
Edifices publics fédéraux; (sub.) 7829 et suiv.
Institut des architectes du Canada; institution civile, bill (n° 88), en comité, 5618 et suiv., 5644.
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173) 2e l., 11223.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5679 et suiv.
Edifices publics: loyers, (sub.) 11530 et suiv.
Pénitenciers: (sub.), 5753 et suiv., 5765 et suiv.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5889; le rapport sera-t-il distribué aux députés, et quand le sera-t-il? (int.) 6148; enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden) 7747 et suiv.
Canal Welland: jetées, (sub.) 5926 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13246.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6090 et suiv.; amend. 6112, mis aux voix et rejeté, 6143.
Voies et moyens: comité, 6213 et suiv.
Rentes viagères: pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11379 et suiv.
Tabac: remaniement des droits, (observ.) 6414 et suiv.; bill (n° 143) à ce sujet, en comité, 6779 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6902 et suiv.
Travaux publics : ministère, livres techniques, etc., (sub.) 11654 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national : accidents au cours de la construction, moyens à prendre pour les prévenir, (observ.) 6970, 7806.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7099 et suiv.
Lettres: port, avant la confédération, quelle réduction depuis? (int.) 8562.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7493 et suiv.
Viandes et conserves: bill (n° 149), 7570 et suiv.
Compagnie dite " Eclipse Manufacturing Company", (débat sur observ. Bennett) 7829 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7837 et suiv.
Pensionnaires: du gouvernement britannique: demeurant au Canada, leur a-t-on donné avis de la réduction de leur pension? (int.), 7863; quelles sommes payées dans les trois ans avant l'abrogation de la loi de pension, et chaque année depuis, sous le régime de la loi de retraite? (int.),

BLAIN, Richard.—*Suite.*

Vaisseaux de guerre des Etats-Unis sur les grands lacs, renseignements sur leur armement, (int.), 7863.
Documents publics: garde des, (observ.), débat, 8129 et suiv.; 8178 et suiv.; 8180.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11736.
Leamington: édifice public, (sub.), 8186.
Owen-Sound: édifice public, (sub.), 8188 et suiv.
Québec: fêtes du tricentenaire, présence de la milice, (int.), 9103.
Compagnie d'embranchements du G.-T.-P.: bill (n° 151), en comité, 9161 et suiv.
Enquête du juge Cassels: ajournement jusqu'au mois de septembre, (int.), 11453; M. Watson, avocat nommé par le gouvernement pour diriger l'enquête a-t-il obtenu la permission de s'absenter pour aller en Angleterre? (int.), 11455.

BOLE, David Wesley, *Winnipeg.*

Banque de Winnipeg: institution civile, bill (n° 19), 1ère l., 449; 2e l., 706; comité, 2887; 3e l., 3028.
Alcool: emploi pour des fins industrielles; (projet de résolution), 4006.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8316 et suiv.
Pénitenciers: fournitures, (explic.), 5810.

BORDEN, Hon. sir Frederick W., K.C.M.G., *King, N.-E.*

Fusil Ross: commandes et paiements y relatifs, (int. Foster), 175; compagnie du fusil Ross, négociations, pour vente ou transport de son contrat, (int. Worthington) 186; fabrique, fonctionnaires publics y employés, (int. Worthington), 381; compagnie du fusil Ross, location des plaines d'Abraham, (int. Reid) 1404; modèle scellé du fusil Ross disparu et retrouvé, (int. Worthington), 3351.
Appareils à fausse cible: commandes, (int.) 179.
Milice: promotions, (int. Worthington), 368; munitions de guerre, achat, par quel agent? (int. Worthington) 371, 3152; solde du 62e fusiliers de Saint-Jean, (int. Daniel), 878; solde, enquête, (int. Macdonell), 1346, 2248; scrip aux militaires ayant fait service en 1885, (int. Barr), 2244; camp de Niagara en 1907, (int. Northrup), 2246; rapport annuel, (dépôt), 4679; exercices anuels, (sub.), 5913.
Toronto, commune de la garnison, vente, (int. Macdonald), 369; nouvelle casernes, plans, (int. Macdonald), 7550.
Fusil Sutherland: hausses, combien achetées? (int. Worthington), 591, 6959.
Collège militaire: punition d'un cadet, (débat sur observ. Hughes), 1063 et suiv.
Guerre sud-africaine: médailles pour soldats du 3e détachement, (int. Hughes), 1155; scrip aux volontaires, (int. Hughes), 1156; (projet de résol. Oliver), 3969 et suiv, (int. Herron), 11977.
Lindsay: champ de tir et salle d'exercice, (int. Hughes), 1157.
Fusils: achat de fusils autres que le fusil Ross, (int. Worthington), 1169.
Eastman: accident de fusil, (int. Worthington), 1172.

BORDEN, Hon. sir F. W., K.C.M.G.—*Suite.*

Halifax: garnison, Canadiens remplacés par Anglais, (int. Lavergne), 1341; effectif de la garnison, (int. Smith), 1346.
Esquimault: prise de possession, effectif de la garnison, (int. Smith), 1346.
Fusil Ross (suite): distribution des fusils Ross, (int. Worthington), 3352; scandale du fusil Ross, article du "Citizen" (explic.), 5170; terrains loués à la compagnie du fusil Ross, l'arsenal ou cartoucherie de Québec y sont-ils situés? (int. Worthington), 8371; arme reconnue de qualité inférieure, après épreuve faite en Angleterre, article du "Citizen", (explic.) 8554; coût du fusil Ross, (int. Worthington), 8561; baïonnettes pour le fusil Ross, marché pour fourniture, (int. Worthington), 8563, 8838; combien payé pour fusils Ross complétés et livrés? (int. Foster), 8568; (débat sur observ. générales faites par M. Worthington, concernant le fusil Ross) 9379 et suiv.
Compagnie d'équipements de campement la Dominion de Montréal, fournitures, (int. Worthington) 3353.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, en comité, 4682 et suiv.
Terres: achat par M. Foster au nom d'une compagnie, mais pour son propre bénéfice, paroles attribuées à sir F. Borden, (explication) 7785, 9912.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5100 et suiv.
Fusil Ross, (suite): rapport du major Gaudet, (int. Worthington) 10177.
Milice, (sub): approvisionnements et fournitures, 5913; exercices annuels, 5989; approvisionnements de la milice active à Halifax, marché à ce sujet, (int. Worthington) 6705; régiments aux fêtes du tricentenaire de la fondation de Québec, (int. Worthington) 8371; inspection des canons et de l'artillerie, qui la fait? (int. Foster) 8568; arriéré d'allocations dû à la milice, (int. Worthington) 8839; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 9289 et suiv.; brigade de cavalerie des Cantons de l'Est, assistera-t-elle aux fêtes du tricentenaire à Québec? (int. Worthington) 9717; nouveau régiment d'infanterie à Sherbrooke, (int. Worthington) 9717; arriérés d'allocations à la milice, (int. Worthington) 9718; réunion des camps d'instruction, cette année? (int. Borden) 10246, 10306.
Fortifications: construction à Québec ou à Lévis (int. Worthington) 6961.
Belleville: salle d'armes. (sub.) 8042.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8044.
Québec: fêtes du tricentenaire, l'association des vétérans de l'armée et de la marine y sera-t-elle représentée? (int. Foster) 8377, 9104; la milice ne s'y rendra pas. Pourquoi? (int. Hughes) 8779; ne lui permettra-t-on pas d'y aller? (int. Hughes) 8781, 9150; présence de la milice, (int. Blain) 9104; (observ. Macdonell) 9272 et suiv.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9749, 9793 et suiv., 9842 et suiv.
Milice: crédits, (mot.) 10779; exercices annuels, 10780, 14223.
Chaussures, article de l' "Evening Journal": (explication) 11265; construction de salles

BORDEN, Hon. sir F. W., K.C.M.G.—*Suite.*
d'armes, (sub.) 11419 et suiv.; (sub.): solde et allocation. 12756; appointements et gages. 12756; propriétés militaires, 12757; réparations au cap et aux murs de Québec, 12757; matériel de guerre et autre, 12758.
Fusil Ross, (suite): accidents, (int. Hughes) 11024, 12071.
Winnipeg: hôpital pour les membres de la troupe permanente, (sub.) 11494; édifices, quartiers, casernes de Fort-Osborne, (sub.) 11509.
Cavalerie Strathcona: casernes. construction, (sub.) 11514.
Rankin: colonel, démission, (int. Clements) 11976.
Milice, (suite), (sub.): vivres et approvisionnements, 12759; dotation aux fanfares et sociétés de tir et d'artillerie, 12761; collège militaire royal, 12761; arsenal du Canada, 12764; droits de douane, 12765; achat d'armes et d'équipements, (débat) 13135 et suiv.; exercice anuel, y compris revue de Québec, 13839; collège militaire royal, 13840; mouvement commémorant bataille de Stoney-Creek, 13841; gratification à la veuve du chirurgien-capitaine Murray, 13841 ; au gardien J. Donovan, 13841 ; vente des terrains de l'artillerie à Toronto et à Montréal, bill (n° 218) à cette fin, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 14094, 14095; menaces proférées par le ministre au sujet de certains fonctionnaires conservateurs, (explication de M. Foster) 14267.
Lake: général: (dépôt de son mémoire au sujet de la milice) 13414.
MacKenzie, capitaine: pensionnaire de l'armée britannique, (int. Foster) 13841.
"Canadian Patriotic Funds": association, bill du Sénat pour permettre aux membres de cette association de voter par correspondance, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 13991, 13992.
13e hussards: pourquoi n'a-t-il pas reçu médailles pour services? (int. Foster) 14216.

BORDEN, Robert Laird, *Carleton, O.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 24.
Japon: immigration japonaise, documents, (int.) 98.
Subventions aux provinces: augmentation, paiement, (int.) 181.
Fonds: placement en fidéicommis en Angleterre, (int.) 181.
Lovell, John, député: décès, (éloge) 243.
Emprunts temporaires: (int.) 248, depuis octobre 1906, (int.) 329.
Dette publique: échéances depuis octobre 1906, (int.) 329, en 1908, (int.) 329.
Hodgins, M.: emploi, retraite, (int.) 381.
Gunn, B. B., député: décès, (éloge) 450.
Comités permanents: formation, (int.) 527, 581.
Chambre des Communes: heure de clôture des séances, (débat sur projet de résol. Wright) 612 et suiv.; inconvénient du nouveau règlement, (observ. Maclean) 3045; émission des brefs d'élection dans un certain délai pour remplir sièges vacants, bill à cette fin, 2e l., 5449.
Québec: pont, (mot. pour doc.) 628, 1806.
Immigrants: circulaires trompeuses à leur adresse, (int.) 629.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*
Intérieur: ministère, (sub.) 640 et suiv.
Commerce: ministère, (sub.) 692 et suiv.
Arpentage: des terres publiques, bill (n° 9), comité, 784, 985 et suiv.
Irrigation: bill (n° 10), 2e l., 796 et suiv., comité, 991.
Assurance: bill (n° 42) y relatif, 1ère l., 859.
Immigration: immigration japonaise au Canada, (mot. pour doc.) débat, 885 et suiv., (int.) 982; abolition des primes à l'immigration, (débat sur projet de résol. Cockshutt) 1352 et suiv.; immigration japonaise, mission de M. Lemieux au Japon à ce sujet, (observ.) 1680, 1682, (mot.), débat, 2105, 2123, rejeté, 2241.
Collège militaire: punition d'un cadet: (débat sur observ. Hughes) 1066 et suiv.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1089.
Esquimault: station navale, entretien, (int.) 1163, (mot. pour doc.) 1175.
Pêche: primes payées, (mot. pour doc.) 1177.
Quais, jetées et brise-lames: construction, (mot. pour doc.) 1177.
Edifices publics: endroits où il en a été ou non construits depuis 1897, (mot. pour doc.), 1177-1178.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1187 et suiv.; dépôt des documents originaux, (int.) 1682, (mot.) 1687, adoptée, 1733; documents demandés par M. Ames, dépôt, (mot.) 1806, (mot. Foster), débat, 1845.
Halifax: garnison, soldats canadiens remplacés par soldats anglais, (int.) 1256.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 1272 et suiv., 1447 et suiv.
Chambre des Communes: délai à propos de vacances de sièges, bill (n° 65), 1ère l., 1401; (mot. McLean pour modifier règle 38), 3095.
Graines de semence: distribution, (sur int. Sifton) 1424.
Pakenham: service postal, plaintes, (int.) 1481.
Parc de la Côte-du-Major: vente, (int.) 1482.
Comptes publics: séances du comité, (int. Reid) 1498.
Pêcheries: création d'un comité permanent, (débat sur projet de résol. Sinclair) 1779 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, bill à cette fin, (int.) 1808, 2984.
Assurances: bill (n° 42), 2e l., 1811.
"Natal Act": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1911 et suiv.; correspondance avec le lieut.-gouv. à ce sujet, (mot. pour doc.) 1931.
Traités : japonais, documents manquant, (int.) 1999; traité entre Canada et Etats-Unis, projet, (int.) 2103.
Ile du Prince-Edouard: travaux publics de 1873 à 1907, (mot. Lefurgey pour doc.) 2255.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2265 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (débat sur projet de rés. Pugsley) 2305 et suiv.
Réserve de Metlakatla: (mot. pour doc.) 2468.
Dragage: baie de Matchedash: (débat sur explic. Bennett) 2471.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*

Coupes de bois: concessions, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2579 et suiv., 2617 et suiv.

Employés publics: ingérence dans la politique municipale, (observ. Sproule) 2997.

Graines de semence: achat pour le Nord-Ouest, paiements répartis sur trois années, (débat sur mot. Lake) 3010 et suiv.

Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3117 et suiv.

Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3135 et suiv.

Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3190 et suiv.

Naufrages: enquêtes, (sub.) 3257, 3296 et suiv.

Postes: arrangements postaux avec Etats-Unis, (débat sur explic. Lemieux) 3270 et suiv.

Traduction : française des textes officiels, (débat sur observ. Bergeron) 3293.

Chemin de fer électrique radial d'Hamilton: bill (n° 25) en comité, 3342, 3853 et suiv.

Service civil: rapport de la commission du, dépôt, (int.) 3434.

Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3520; bill (n° 4, idem, 2e l., 3528.

Blunden, Frederick: procès et condamnation, (débat sur mot. Ward pour doc.), 3598.

Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3643 et suiv.; comité, 3724, 3781 et suiv.

Elections: provinciales, intervention du gouvt. fédéral, (sur int. Foster) 3811.

Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.), 3909 et suiv.

Indiens de Dokis: ont-ils rétrocédé ou permis de rétrocéder leurs droits sur leur réserve? (int.) 4001.

Champs de bataille nationaux, achat: bill (n° 111), 2e l., 4566 et suiv.

Tunnel: entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme; construction, (débat sur observ. Martin) 4848 et suiv.

Documents: dépôt des originaux, détention par les députés, article du "Globe", (explication) 4854.

Commission de la mer de Behring: dépenses de sir Charles Tupper, (mot. pour doc.) 4864.

Bassins de radoub: construction, encouragement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4884 et suiv.

Rentes viagères d'Etat: établissement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4895 et suiv.

Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4915.

Immigration: japonaise, restriction s'appliquant seulement aux ouvriers errants, d'après le comte Hayashi, (int.) 4936; fraudes dans le service de l'immigration à Halifax, (int.) 5172, 5814, 5910, 6769, 9009.

Agent du Canada au Japon: nomination, (int.) 4969.

Aciérie d'Algoma: suspension de ses opérations, (int.) 9010.

Amirauté: administration de la justice, pension aux juges et greffiers, (projet de résol. Aylesworth) 5044 et suiv.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*

Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5153 et suiv.

Service civil: commission, quand son rapport sera-t-il publié? (int.) 5171; portée de la commission, (observ.) 6438; enquête par le juge Cassels, (int. et observ.) 7677-7679 et suiv.; (obser. sur le rapport de la commission du service civil), débat, 7868, motion pour commission d'enquête, 7897, rejetée, 7982.

Chemins de fer: commission, augmentation du personnel, bill (n° 112), comité, 5174 et suiv.

Owen-Sound: grève, quelles mesures ont été prises pour y mettre fin? (int.) 9011.

Navires de guerre des Etats-Unis: requête demandant permission de passer dans nos eaux, (int.) 5570.

Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5655 et suiv.

Réserve indienne de Metlakatla et des Songhees, (mot. pour doc.) 5718.

Pénitenciers: (sub.) 5793.

Chemin de transcontinental-national: longueur de la division est, (int.) 5811, 9707; coût de toute l'entreprise, mot. pour doc., renseignements en réponse à cette motion, incomplets, (observ.) 5985; inondation, (int.) 9011; demande de renseignements, 10896.

Québec: pont, contribution du peuple, (int.) 5813; rapport imprimé de la commission, quand en aurons-nous des exemplaires, (int.) 6180, 7254, 7438, 8558; reconstruction du pont, plus haut, près de Batiscan, (int.) 8308.

Service civil: rapport de la commission, dépôt, (observ.) 5873; enquête du juge Cassels, conditions, (int.), 6334, lettre du juge Cassels au premier ministre, (int.) 6422 ; les dépositions des témoins entendus devraient être produites jour par jour à la Chambre, (int.) 8683.

Halifax: garnison, retard de la solde, (int.) 5910.

Pêcheries: de la Colombie-Anglaise: enquête, rapport, (int.) 5985.

Fusil Ross: rapport du comité des comptes publics à ce sujet, retardé, pourquoi, (int.) 5985.

Parlement: édifices du, agrandissement, et réparations aux salles, (int.) 5985.

Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6078 et suiv.

Voies et moyens: comité, 6186.

Marine et Pêcheries: ministre, suspension de fonctionnaires, (sur explic. Laurier) 6276; (int.) 6334, 7169; enquête par le juge Cassels, avocats nommés pour la conduire, (int.) 7169; état actuel du ministère, (débat sur observ. Foster) 8854 et suiv.

Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6484 et suiv.; bill (n° 145) à cette fin, comité, 6713 et suiv.

Compagnie d'assurance "Pacific-Coast", contre l'incendie: bill (n° 40), comité, 6513 et suiv.

Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12674.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.E., et de l'Intercolonial par le "Chemin de fer Interprovincial", (débat sur projet de résolution Hughes) 6568 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6693 et suiv.
Employés de l'Etat: paiement, retard, (débat sur observ. Fowler) 10513 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, comité, 6731 et suiv.
Transcontinental: coût des travaux, (mot. pour doc.) 11453, 11978, 12538; (sub.) 12854 et suiv.
Ouvriers de race blanche: protection contre les ouvriers de race jaune en Colombie-Anglaise, opposition de M. R. L. Borden, (explic.) 6833.
Marine et Pêcheries: enquête dans le ministère, les témoins y sont-ils interrogés sous serment? (int.) 6833; démission du sous-ministre, (int.) 7984, 8315, 8375, 8472.
Hodgins, major: ingénieur sur division de l'est du transcontinental, accusé d'avoir fait une classification vicieuse de cette division, (int.) 7168, 7255; comité d'enquête, (observ. sur mot. Laurier à ce sujet), 7560.
Traité anglo-américain, (dépôt du texte), quand? (int.) 7168, le premier ministre a-t-il reçu d'autres nouvelles au sujet de ce traité? (int.), 7319, 7806, 8207.
Elections: ingérence des employés de l'Intercolonial, (int.), 7168, 10244.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger l'ancienne loi y relative, comité, 7197 et suiv.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7261 et suiv., 7353 et suiv.
Viandes et conserves: bill (n° 149) pour modifier la loi, 3e l., 7575 et suiv.
Yukon: exploitation des placers, bill (n° 150), 2e l., 8885 et suiv.
Doukhobors: en détresse à Yorkton, télégramme à ce sujet, (int.) 7984, (observ. int. Lake), 7992.
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11225.
Compagnie d'assurance Occidentale, contre le feu: bill (n° 131), en comité, 8091.
Elections: fédérales; bill (n° 115) pour modifier la loi des, concernant listes d'électeurs, 2e l., 8232 et suiv.; 8818 et suiv., 12306 et suiv; comité, 12421, 13607 et suiv.; 13642 et suiv., 13898 et suiv.
Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.), 10209.
Election de Stanstead: destruction de certaines pièces y relatives, (int.), 8471, 9256 et suiv.
Service civil: enquête du juge Cassels, quand sera-t-elle reprise? (int.), 8780; quand sera déposé le projet de loi concernant le service civil? (int.) 8915; les dépositions des témoins seront-elles produites à la Chambre? (int.), 8916; (projet de résolution pour servir de base au bill du service civil, (int.) 11560.
Cour d'échiquier: bill (n° 116), comité, 8901 et suiv.
Commission des chemins de fer: modification, bill (n° 112) en comité, 8910 et suiv.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*
Rapports: adoption, procédure y relative, (observ.), débat, 9316 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: institution civile, bill (n° 153), comité, 9500.
Fusil Ross: (débat sur observ. Worthington contre l'usage de ce fusil), 9505 et suiv.
Postes: service extérieur, appointements et allocations, (sub.) 9535 et suiv.
Steamer de l'Etat le "Champlain": utilisation, (int.) 9561, 9725, 9790, 9910.
Compagnie foncière de la vallée de la Saskatchewan: (demande de renseignements), 9561, 9727, 10905.
Bernstein, M.: agent d'immigration à Halifax, destitution, (int.), 9562, 9781.
Débats: compte rendu officiel, distribution d'un plus grand nombre d'exemplaires, (débat sur observ. Bergeron), 9567.
Session: longue durée, (débat sur observ. Foster), 9665 et suiv.
Kun, Agnès Bellum: condamnée pour avoir tenu une maison de prostitution, et puis graciée, protestation du conseil municipal de Sydney, (int.) 9782, 10039.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster), 9871 et suiv.
Douanes: appointements et dépenses, dans les différents ports du Dominion, (sub.), 9889 et suiv.
Compagnie d'embranchements du G.-T.-P., bill (n° 151), comité, 9913 et suiv.
Séances du matin: (débat sur mot. Laurier), 9928 et suiv.
Comptes publics: comité, séances, (int.), 9956.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 9992 et suiv.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10097 et suiv.
Enquête du juge Cassels sur le ministère de la Marine et des Pêcheries, (observ.), débat, 10189 et suiv..; situation, (int.) 11875.
Dragage: entreprises, le Gouvt. a-t-il accepté des soumissions? (int.) 10240.
Milice: réunion des camps d'instruction, cette année? (int.) 10245, 10306.
Immigration: agents (sub.) 10350 et suiv., 10423 et suiv.; immigration chinoise, bill (n° 184), modifiant loi, comité, 11060 et suiv., 11274.
Obstruction: (débat sur observ. Oliver) 10382.
Terres fédérales: appointements, (sub.) 10517 et suiv.
Graines de semence: distribution, (int.) 10604.
Projets de loi: présentés au Sénat ou à la Chambre des communes, différence dans les frais, (observ.) 10605.
Intercolonial: (sub), $9,000,000, 10610 et suiv.; entretien, (sub.) 10713 et suiv.
Projets de loi: à faire adopter avant la fin de la session, (int.) 10750, 10799, 10906, 11019, 11559, 11673, 12418.
Baleine: pêche, (débat sur obser. McLean) 10778 et suiv.
Yukon: réformes à opérer, lettres du révd. M. Shearer, (int.) 10799; placers, bill (n° 150), comité, 11028; bill (n° 169) modifiant loi du Yukon, comité, 11043 et suiv.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*

Chemins de fer et Canaux: frais des causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.) 10864.

Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11155 et suiv.

Service civil: bill (n° 189) pour amender la loi du, 1ère l., 11243 et suiv.; 2e l., 11879 et suiv.; (correction dans le hansard) 12070; comité, 12125 et suiv., 12225 et suiv., 12774 et suiv.

Bassins de radoub: construction, aide, bill (n° 119), comité, 11291 et suiv.

Rentes viagères: pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11386 et suiv.

Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, comité, 11472 et suiv.; audition et inspection des banques, (int. Pringle) 13296.

Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11675 et suiv.; comité, 11979 et suiv.; 12087 et suiv., 12540 et suiv.; 3e l., 13018 et suiv.

Coupes de bois: concessions, mensonges de M. Foster, (déc. sur explications Turriff) 11872 et suiv.

Canal de Cornwall: accident, (int.) 11977.

Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12189 et suiv.; amend., 12201, mis aux voix et rejeté, 12215.

Manitoba: extension des frontières, s'en occupera-t-on pendant cette session? (int.) 12294.

Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat) 13057; amendement, 13065, rejeté, 13129.

Or et argent: marque, bill (n° 197), comité, 13187 et suiv.

Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité 13201 et suiv.

Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109) à cette fin, comité, 13229 et suiv., 13704.

Remèdes brevetés : bill (n° 146), comité, 13262 et suiv.

Ecoles techniques: mesure à ce sujet, (int.) 13297.

Transcontinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham) 13301 et suiv.

Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13426 et suiv.

Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), comité, 13493 et suiv.

Marine marchande: bill (n° 183), pour modifier la loi y relative, comité, 13505 et suiv., bill (n° 209), idem, en comité, 13715.

Indiens: vente de leurs terres, (débat sur observ. Boyer) 13789 et suiv.

Primes payées par l'Etat: (int.) 13892.

Bétail canadien: interdiction en Angleterre, mouvement pour l'abolir, (int.) 13893.

Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13930 et suiv., 13946.

Chemins de fer: aide, 13971 et suiv., 13983 et suiv.; bill (n° 215) à cette fin, comité, 14157 et suiv.

Code criminel: modification, bill (n° 212), comité, 13988.

Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14138.

Compagnie du pont et de chemin de fer de Québec, bill (n° 217), comité, 14170 et suiv.

Tempérance: modification de la loi y relative, bill (n° 197), comité, 14186.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*

Opium: interdiction, bill (n° 205), amendement du Sénat, 14205.

Traité franco-canadien: retard au sujet de sa ratification par le Sénat français, (int.) 14216.

Débats: énergie et temps gaspillés en longs discours, (sur observ. Kennedy) 14222 et suiv.

Combustible: valeur combustible des houilles et tourbes, recherches, (sub.) 14254.

Congrès interparlementaire de la paix: réunion à Ottawa en 1909, lettre du Sénat, (observ.) 14265.

Kéwatin: aliénation de terres à bois dans cette région, méthode à suivre, (int.) 14271.

BOYCE, Arthur Cyril, *Algoma-ouest.*

Aciérie d'Algoma, compagnie: achat de rails de cette compagnie, (int.) 9713.

Commerce: ministère, (sub.) 681 et suiv.

"Sault Express": paiements faits à ce journal, (int.) 723 (mot. pour doc.) 885, 1176.

Port-Arthur: dragage, adjudication d'entreprises, (int.) 723.

Yukon: détournement de cours d'eau en vertu de la loi minière de 1906, (mot. pour doc.) 725.

Terres fédérales: documents au sujet de certains terrains forestiers, (mot. pour doc.) 884; terres indiennes retirées de la vente, (int.) 2485; concessions de terres à bois, (débat sur mot. Lake pour comité d'exament) 2555 et suiv.

Dragage: dans la province d'Ontario, (mot. pour doc.) 885, 1176; dragage, de 1896 à 1907, coût, (int.) 1803.

Douane: entrées au Sault-Sainte-Marie, (int.) 930.

Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1116.

Chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson, subventions, (int.) 924.

Chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, subventions, (int.) 925.

Chemin de fer transcontinental: achat de traverses à l'étranger, (int.) 1500; transport des fournitures, (int.) 2003, (mot. pour doc.) 2254; achat de rails d'acier, (int.) 11318.

Musée Victoria: (sub.) 1559.

Préfontaine: feu l'hon. Raymond, à quelle date parti pour l'Angleterre et qui l'a remplacé pendant son absence? (int.) 8059.

Documents: dépôt des originaux, (débat sur mot. Borden) 1731.

Province d'Ontario: division projetée, (int.) 8686.

Sous-ministres: paiements pour services spéciaux, (int.) 1803.

Travaux publics: construction depuis 1896, coût, (mot pour doc.) 2253.

Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14149 et suiv.

Sauvetage: primes, postes, (sub.) 3079.

Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12193 et suiv.

Sault-Sainte-Marie: importation de produits de ferme et de jardins, en 1908, (int.) 13718.

Intercolonial: frais de voyage payés à des agents, (mot. pour doc.) 3089.

Transcontinental: rails d'acier, quantité commandée pour construction du chemin entre Winnipeg et Moncton? (int.) 13419.

BOYCE, Arthur Cyril.—*Suite.*
Coupes de bois: (motion pour doc. relatifs aux demandes pour obtention de certaines coupes) 3090, 3091; coupe, n° 42, Saskatchewan, à qui cédée? (int.) 3991.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot.) Blain) 3235 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3262 et suiv., 3308 et suiv.
Travail, ministère, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 12766.
Compagnie dite "Steel Concrete Company": paiements à elle faits, (int.) 3553.
Walberg, E. A.: entreprises à lui adjugés par le gouv., (int.) 3994.
Indiens: vente de leurs terres, (observ.), débat, 13754, amend. 13782, rejeté, 13798, insinuations de M. Boyce, télégramme de M. Sifton, (explication) 14210 et suiv.
Dragage: dans la rivière des Espagnols, (int.) 4964.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12681 et suiv.
Mines: concessions de terrains miniers au Nord-Ouest, en 1903 et 1904, (mot. pour doc.) 5302.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12597 et suiv.
Grains de semence: distribution, (int.) 5643, 6949.
Charlan, M.: expert en tabacs, appointements, etc., (int.) 12071.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5894, distribution aux députés, (débat sur int. Borden) 6172 et suiv.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6139 et suiv.
Chutes Niagara: rapport de M. Spencer, coût, (int.) 6328.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8326 et suiv.; M. Boyce accusé par M. Conmee de vouloir tromper la Chambre, au cours de ses observ. sur le bill, (explic.) 8374; 2e l., 12304; comité, 12503, 13572 et suiv., 13639 et suiv., 13896 et suiv., amend. 13896, rejeté, 13915.

BOYER, Gustave, *Vaudreuil.*
Barrières de péage: abolition, (projet de résolution Monk), débat, 3589.
Dragueur "Chalenge": travaux, l'an dernier, (int.) 13288.
Dragage à Dorval, depuis 1867, (int.) 13717.
Sirop et sucre d'érable: falsification, (int.) 6953.

BRABAZON, Gerald H., *Pontiac.*
Canal de la baie Georgienne: études, rapport, (int.) 253.
Immigrants: combien arrivés depuis dix mois? (int.) 253.
Canal de la baie Georgienne: projet, (débat sur mot. McCool) 2074.

BRISTOL, Edmund, *Toronto-centre.*
Observatoire astronomique: (sub.) 1511.
Service civil: enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden) 7714 et suiv.
Monnaie Royale: (sub.) 1529.
Pain sans levain: droits de douane, (int.) 9021.

BRISTOL, Edmund.—*Suite.*
Documents: dépôt des originaux, (débat sur mot. Borden) 1728.
Citoyens du Canada: insultes par agents d'immigration, aux Etats-Unis, (int.) 11671.
Immigration: japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2136, 2142.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115) 2e l., 12409 et suiv., comité, 12437 et suiv., 13569 et suiv., 13665 et suiv., 13900.
Coupes de bois: concessions au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2741 et suiv.; (débat sur observ. Turriff) 9223 et suiv.
Chmin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3848 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12254 et suiv.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5264 et suiv.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10142 tt suiv.
Tabac: remaniement des droits, (observ.) 6397 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11677 et suiv.
Traité franco-canadien: quand entrera-t-il en vigueur, (int.) 9019.

BRODER, Andrew, *Dundas.*
Ecoles polytechniques: emploi de leurs élèves dans les travaux de l'Etat, (débat sur projet de résol. Monk) 3413 et suiv.
Fromage: chambre de maturation à Brockville, (int.) 4052.
"Natal Act": sanction refusée par le lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross), 1891 et suiv.
Voies et moyens: comité, 6250 et suiv.
Service civil: commission, (débat sur observ. Borden concernant son rapport) 7836 et suiv.
Expositions: (sub.) 11107 et suiv.
Commission des eaux limitrophes: protection des intérêts canadiens, (observ.) 13802 et suiv.

BRODEUR, hon. Louis-Philippe, *Rouville.*
Alose: œufs, incubation à Windsor, N.-E., (int. Black) 9314; pêche à l'alose, renseignements à recueillir, (int. Black) 9314.
Steamer "Montcalm": naufrage, rapport, (mot. Foster pour doc.) 10604.
Steamer "Stanley": service d'hiver à l'I.-P.-E., (int. Lefurgey) 180.
Marine-marchande du Canada: bill (n° 183) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 10602; 2e l. et comité, 13498, 13708, 13889; 3e l., 13889.
Baleine: pêche dans la Colombie-Anglaise, observ. McLean), débat, 10754 et suiv.
Télégraphie sans fil: système Marconi, efficacité, (int. Maclean) 182, poste à Glace-Bay, (int. Lavergne) 2244.
Steamer "Arctic": achat et dépenses, (int. Foster) 193.
Pêche: permis pour lacs de Saskatchewan, (int. Chisholm) 366, (mot. pour doc.) 2999; concession de droits de pêche entre lac Supérieur et Montagnes-Rocheuses, (int. Herron) 1751; pêche des palourdes et des moules, modification des règlements, (int. Lefurgey) 2013; pêche des homards, idem, (int. A. A. McLean) 6958.

BRODEUR, hon. Louis-Philippe.—*Suite.*
Steamer "Hurona" et "Mongolian": abordage, (int. Taylor) 373.
Phares: de l'Ile du Prince-Edouard, approvisionnement, (int. McLean) 374; phares sur côte du Pacifique, salaires des gardiens, (int. Doan) 2006.
Pêcheries: de l'île du P.-E., protection, (int. Lefurgey) 375; protection, (int. Macdonell) 1165; conférence de Washington, en 1887, frais, (int. Finlayson) 1799; pêcheries sur le Pacifique, (int. Sloan) 2006; traité de Washington et commission de la mer de Behring, durée des négociations, (int. Foster) 2248; juridiction, conférence avec gouvts provinciaux, (int. Lefurgey) 3350, agent à cette fin, (int. Lefurgey) 3555.
Steamers brise-glace: pour détroit de Northumberland, construction, (int. Hughes) 380, 1801, (sub.) 1954, 3046.
Sauvetage: postes dans les Provinces Maritimes, équipement, (int. Lefrugey) 707; achat d'un bateau pour servir en Colombie-Anglaise, (int. McCarthy) 709; primes, y compris postes, (sub.) 3078.
Cascumpee: port, installation de bouées, (int. Lefurgey) 707.
Croiseur "Vigilant": collision, (int. Jackson) 708.
Télégraphie sans fil: sur le Pacifique, (int. McCarthy) 708.
Réclamations: payées par le gouvt. russe, (int. McCarthy) 709.
Steamer "Stanley": cabines disponibles, (int. Lefurgey) 713.
Fret: transport sur steamers entre l'I.P.-E. et la terre ferme, (int. Martin) 875.
Ile du Prince-Edouard: communications ininterrompues, en hiver, (int. Chisholm) 928, construction d'un steamer à cette fin, (int. Roche) 2637; fret sur bateaux entre Charlottetown et Georgetown, (int. Martin) 2886.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau), débat, 949.
Traité franco-canadien: examen, (observ. sur mot. Monk pour comité à cette fin) 961; bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., (débat) 1440 et suiv., en comité, 3746, 3e l., 4508 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, personnel, (sub.) 1014 et suiv., comptabilité du ministère, dossier y relatif, dépôt, (observ.) 2988.
Documents: (mot. Foster pour doc.) 1058.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1074, 1103.
Esquimault: station navale, entretien, (int. Borden) 1163, (mot. Borden pour doc.) 1175.
Stations navales canadiennes: (int. Macdonell) 1164.
Instruction navale: (int. Macdonell) 1165.
Ile aux Perdrix: provisions, (int. Daniel) 1166.
Gaudet, Victor, avocat: services, (int. Walsh) 1167.
Chien de mer: envois de résidus aux E.-U., (int. Blain) 1173.
Temple, W. A., emploi, (int. Foster), 1173.
Levés hydrographiques: (int. Macdonell), 1175.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux), 1195 et suiv.

BRODEUR, hon. Louis-Philippe.—*Suite.*
Ile du Prince-Edouard: service d'hiver, (int. Martin), 1255.
Brodeur, Hon. L. P., frais de voyage, (int. Foster), 1403.
Piscifacture: au lac Winnipeg, (int. Schaffner), 1750; à Selkirk et à Berens, résultats, dépenses, (int. Schaffner), 3355.
Commission de la mer de Behring, en 1891-1892, frais, (int. Finlayson), 1800.
Canso: nomination d'un successeur au Dr Brine comme officier de santé du port, (int.), 1802.
Ciment: laboratoire de l'essayeur: (sub.), 11629 et suiv.
Sous-ministres: paiement pour services spéciaux, (int. Boyce), 1803.
Saint-Jean, N.-B.,: entrepôts frigorifiques, (mot. Foster pour doc.), 1807.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1955 et suiv., 1964 et suiv.
Saint-Anicet: quai, recettes et dépenses, (int. Bergeron), 2007, 3344.
Navires: immatriculés, données statistiques, (int. Sinclair), 2890.
Homards: pêche de petits homards, (int. McLean) 2893; gardiens des pêcheries de homards, (int. Léonard) 2894.
Capitaines et seconds de navires: examen, (sub.), 3075 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3132 et suiv.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3195 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3257, 3296, 3307 et suiv.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub.) 3266, 3324 et suiv.
Marées: observation, (sub.) 3328.
Dépêches: service en hiver, (sub.) 3330; transport dans le comté de Colchester, (int. Stanfield), 3346; entre Saint-Pascal et Kamouraska, (int. Bergeron), 3351.
Bétail: salaires et frais d'inspection, (sub.), 3333 et suiv.
Ciment: fourniture par A. E. Walberg, (int. Staples) 3344.
Stevenson, A. W., paiements à lui faits, (int. White) 3347.
Capitaines: sur navires faisant service entre Montréal et Québec, ont-ils subi examens? (int. Delisle) 3351.
Ecoles polytechniques: emploi de leurs élèves dans les travaux de l'Etat, (débat sur projet de résol. Monk) 3409 et suiv.
Pisciculture: établissement de Forchu, (int. McLean) 3554.
Louisbourg: maître du port, (int. McLean) 3554.
Barrières de péage: abolition, (projet de résol. Monk), débat, 3583.
Steamers: service entre France et Canada, subvention, (projet de résolution) 3621.
Phares: à Nicolet et à Port Saint-François: dépenses, (int. Monk) 3989.
Walberg, E. A.: entreprises à lui adjugés, (ints. Boyce et Staples) 3995.
Pêche: bail à M. Markey, (dépôt) 11975.
Phoques: chasse, dans l'Océan Pacifique, (débat sur observ. Sloan) 4144 et suiv.
Surveillance des eaux du nord du Canada, expédition de l'"Arctic", etc., (sub.) 4146, 4946.
Marine et Pêcheries: ministère, administration défectueuse, (rép. à observ. Foster et

BRODEUR, hon. Louis-Philippe.—*Suite.*
autres), débat, 4290 et suiv.; réorganisation, (dépôt de documents à ce sujet) 4391; suspension de trois fonctionnaires, (int. Borden) 6334, 7169; démission du sous-ministre, (int. Borden) 8315, 8472.
Spain: commandant, frais de voyage, (int. Foster) 4583, 5031.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), 3e l., 4731.
Commission dela mer de Behring: dépenses de sir Charles Tupper, (mot. Borden pour doc.) 4864.
Lac Saint-Pierre: fûts permanents, (sub.) 4950.
Sorel: achat d'un terrain pour chantier maritime, (sub.) 4950; bordereaux de paie à Sorel, (int. Bennett) 4968; enquête par M. Gaudet, (rapport) (int. Bergeron) 7437, 8315, (dépôt) 8557; conduite de M. E. Roy, ne devrait-elle pas être examinée par le juge Cassels, (int. Bennett) 8316, M. E. Roy est-il encore à l'emploi du ministère, (int. Bennett) 8687; dépôt du rapport de M. Gaudet, (mot. Bennett pour doc.) 11323.
Dragage: matériel pour dragage entre Montréal et Pointe-au-Père, (sub.) 4953.
Phares: salaires et allocations des gardiens, (sub.) 4954, 5251; entretien et réparations, (sub.) 5251, construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 5252, 6034 et suiv.
Phare des îles de Bellechasse: salaire du gardien, (int. Lavergne) 5035.
Fleuve Saint-Laurent: dragage du chenal, (sub.) 5246 et suiv.
Agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 5251.
Bateaux-phares: réparations, (sub.) 5252.
Arsenaux de marine: entretien et aménagements, (sub.) 5252.
Falconer, K., paiements à lui faits, (int. Foster) 9310, (int. Blain) 11025.
Glaces: frais de rupture; (sub.) 5253.
Signaux: service, (sub.) 5258; bill (n° 152) concernant droits de signaux à Halifax, 1ère l., 6761; 2e l., comité et 3e l., 8909.
Pilotage: et bateau de pilotage l' "Eureka", (sub.) 5259.
"Canada": compagnie de publication du, paiements à elle faits, (int. Monk) 5297.
Bernier: capitaine, sa mission, (int. Foster) 5430
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5870; distribution aux députés, (observ. sur int. Borden) 6156; enquête du juge Cassels, conditions, (int. Borden) 6334, commencera-t-elle bientôt et concernera-t-elle un ou plusieurs départements? (int. Bergeron) 6950; (int. Borden) 7681.
Pêcheries: de la Colombie-Anglaise, enquête, rapport, (int. Borden) 5985; de la baie Georgienne, commission, quand aurons-nous son rapport? (int. Bennett) 5986; inspecteurs, gardes-pêche et gardiens des pêcheries, (sub.) 6038 et suiv.; difficultés survenues entre le Gouvt. et la province, rapport de M. Bastedo, (rép. à int. Smith) 7173; permis de pêche accordés à l'association des empaqueteurs de la Colombie-Anglaise, (int. Kennedy) 8560.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 6023.
Steamer "Montcalm": collision, dépêche de la "Gazette", de Montréal, (observ. Reid) 8471, (int. Foster) 8558.

BRODEUR, hon. Louis-Philippe.—*Suite.*
Hôpitaux de marine: (sub.) 6044.
Pêche: à la baleine; à qui permis accordés dans la Colombie-Anglaise? etc., (int. McLean) 6268; pêche au saumon, idem. (int. Chisholm) 6269.
Fish-Island: gardien du phare, (int. Lefurgey) 6332.
Tabac: remaniement des droits, débat sur projet de résol. Templeman) 6398 et suiv.; bill (n° 143) à ce sujet, comité, 6782 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (projet de résolution Brodeur) 6440 et suiv.; 6473 et suiv.; bill (n° 145), à cette fin, 1ère l., 6500, 2e l. et comité, 6707 et suiv.; 3e l., 6731.
Belleville: port, émission de bons constituant une charge sur le port, autorisation à ce sujet, (int. Porter) 6522.
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.-E. et de l'Intercolonial par le "Chemin de fer Interprovincial", (débat sur projet de résolution Hughes) 6570 et suiv.
Service civil: enquête par M. le juge Cassels, dans le départemnt de la Marine et des Pêcheries, avocats nommés pour conduire, (rép. à int. Borden) 7168; (débat sur observ. Borden concernant rapport de la commission du service civil) 7940 et suiv.
Meaford: port, bill (n° 158) pour légaliser les travaux faits par la municipalité, 1ère l., 7541; 2e l., comité et 3e l., 8909.
Ciment: importation pour le port de Montréal; (int. Reid) 7545.
Dragage: à l'embouchure de la rivière Bécancour, (int. Bergeron), 7559.
Japonais: permis de pêche à eux accordés, dans la Colombie-Anglaise, (int. Hughes), 7559.
Pêche: dans la rivière Matane, assujettie à quelles autorités? (int. Sproule), 7805.
Montréal: achat de ciment par la commission du port, (int. Reid), 7864; nettoyage du port, coût, (int. Jackson), 9308.
Louisbourg, N.-E.: port, maître du port, recettes, etc., etc., (int. McLean), 7864
Elections: intervention des employés, (observ. Borden), 10245.
Extincteurs à incendie: fourniture à l'Etat, débat sur (observ. Taylor), 8004 et suiv., (explication sur un fait personnel), 8027 et suiv.
Préfontaine: feu l'hon. Raymond: à quelle date parti pour l'Angleterre et qui l'a remplacé pendant son absence? (int. Boyce), 8099.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (int. McLean) 8103 et suiv.
Documents publics: garde des, (débat sur observ. Blain), 8132 et suiv.
Chien de mer: réduction, usine à Canso, (int. Foster), 8567.
Remorqueur D. H. Thomas: subventionné par le Gouvernement, (int. Stanfield), 8572.
Canal Rideau: bouées entre Merrickville et Edmund-Rapids, (int. Reid), 9019.
Ile Ingonish: gardien du phare, (int. Bergeron), 9024.
Brise-glace "Montcalm": coût, etc., (int. Taylor), 8837.
Marine et Pêcheries: frais de déplacement du ministre, et remboursements, (int. Foster), 9309.

BRODEUR, hon. Louis-Philippe.—*Suite.*
Rapports: adoption, procédure y relative, (débat sur (observ. Borden), 9317 et suiv.
Signaux: à l'île Brier, (int. Foster), 9710.
Sifflet à vapeur à Westport, N.-E.: installation, (int. Stanfield), 9718.
Steamer de l'Etat le "Champlain": service, (int. Borden), 9726.
Extincteurs à incendie: achat, (mot. Foster pour doc.), 9726.
Steamers de l'Etat: achetés ou construits depuis 1900, (int. Macdonell), 11257.
Naufrages et collisions sur le Saint-Laurent, de 1886 à 1908, (int. Jackson), 11265.
Enquête du juge Cassels: (rép. à ints. Bennett, Borden, Foster, Bergeron et Northrup), 11267-11270; frais, (sub.), 13831.
Phares: steamers pour service, (int. Foster), 11863.
Clément, Jules d'Estimauville: emploi, (int. Foster), 11863.
Compagnie des signaux de brume; compagnie de carbure d'Ottawa et Ths. L. Wilson: paiements à eux faits, (int. Taylor), 12074.
Préposé aux engagements à Québec, M. J. M. Gregory—et son aide, (int. Gauvreau), 12287.
Marine et pêcheries, ministère: qui est sous-ministre? (int. Foster), 12539.
Pêcheries: appointements des inspecteurs, gardiens, etc., (sub.), 12879.
Phares et service côtier: (sub.), 12879, 13995.
Observatoires: (sub.), 12879.
Bateaux à vapeur: inspection, (sub.), 12880
Pavillon anglais: de quel droit le hisse-t-on sur navires-marchands inscrits au Canada? (int. Sinclair), 13420.
Marine et Pêcheries: nomination d'un sous-ministre adjoint, (sub.), 13564; entrepôt de marine, rue Sussex, nombre d'employés, (int. Fowler), 13719.
Bronte: quaiage, recettes en 1908, (int. Henderson), 13722.
Traité franco-canadien: où en serons-nous s'il n'est pas ratifié? (int. Bergeron), 13742.
Service hydrographique du fleuve et du golfe, Saint-Laurent: steamer en remplacement de la "Canadienne", (sub.), 13832.
Charbonneau, Joseph, gratification à sa mère, (sub.), 13992.
Lime Kiln, rivière Détroit; traverse: pour tenir le chenal libre, (sub.) 13995.
Pensions, (sub.): 13996.
Pointe Pelée: bateau-lumière, (sub.), 13997.
Chien de mer; réduction, à Clark's-Harbour, (sub.), 13997.
Croiseur "Princess": réparations, (sub.), 13998.
Saumon: privilège de la pêche à la seine, dans la rivière Ristigouche, (int. Fowler), 14199.

BROWN, James P., *Châteauguay.*
Chemin de fer central de Pontiac, bill (n° 155), en comité, 6833.
Chemin de fer de Waterloo à Guelph: compagnie, institution civile, bill (n° 195) 1ère l., 12171.

BUREAU, hon. Jacques, *Trois-Rivières et Saint-Maurice.*
Débats: compte rendu officiel: distribution d'un plus grand nombre d'exemplaires, (débat sur observ. Bergeron) 9566 et suiv.

BUREAU, hon. Jacques.—*Suite.*
Forçats: travail, adjudication, (int. Verville) 251.
Juges: fonctions extrajudiciaires de deux, dans enquête sur administration du gouvernement de la province de Québec, (int. Lavergne) 373.
Justice: rapport du ministère, (dépôt) 194; administration centrale, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 10899.
Marine et Pêcheries: ministère, administration défectueuse, (rép. à observ. Foster) 4284 et suiv., 4383; principales positions, y compris celle de sous-ministre, occupées par qui? (rép. à int. Foster) 7316.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 5266.
Pénitenciers: (sub.) 5752 et suiv., 5765, 5766 et suiv.
Roy, Roméo: messager surnuméraire, à la cour d'échiquier, appointements, (sub.) 5749.
Statuts refondus: version française, publication, (int. Lavergne) 373.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1136 et suiv.
Turcotte, G.: secrétaire particulier du solliciteur général, appointements (sub.) 5748.
Vanasse, Fabien: historiographe à bord de l'"Arctic", (rép. à observ. Foster) 4178 et suiv.

BURROWS, Theodore Arthur, *Dauphin.*
Coupes de bois: aliénation au Nord Ouest, (débat sur observ. Lake) 2383 et suiv., (débat sur observ. Turriff) 9146 et suiv., 9165 et suiv.; coupes de bois acquises par M. T. A. Burrows, article du "Telegram", (explic.) 9452.
Grains de semence: achat, et distribution dans l'Ouest, (sub.) 2870 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6623, 6653 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8751 et suiv.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11351 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11731 et suiv.; comité, 12019 et suiv.; 12105 et suiv., 12542 et suiv.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13200 et suiv.

CALVERT, William Samuel, *Middlesex-ouest.*
Chemin de fer de l'Ouest-Ontario-Pacifique: compagnie du, 1ère l., 449; 2e l.,; comité et 2e l., 1527.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto, bill (n° 82), en comité, 5263; 3e l., 5291.

CARON, Jean-Baptiste Thomas, *Ottawa.*
Canal de la baie Georgienne: projet, (débat sur mot. McCool pour doc.) 2083 et suiv.
Chemin de fer Northern-Empire: compagnie, institution civile, bill (n° 86), 1ère l., 2243; 2e l., 2474.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11911.
Vanasse, Fabien, historiographe à bord de l'"Arctic", (rép. à observ. Daniel) 4191 et suiv.

CARVELL, Frank Broadstreet, *Carleton, N.-B.*
Compagnie dit "Tobique Manufacturing Company; changement de nom, bill (n° 8), 1ère l., 243; 2e l., 484; comité et 3e l., 2434.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10403 et suiv.
Chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick: bill (n° 53) 1ère l., 1153; 2e l. et comité, 1527, 6022; 3e l., 6022.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11435 et suiv.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5680 et suiv.
Port-Hood: havre et passe nord, (sub.) 11838.
Fleuve Saint-Jean: quais, (sub.), 12608 et suiv.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7121 et suiv.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12593 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8795 et suiv.; comité, 13674 et suiv.
Hodgins major: acusations, rapport du comité d'enquête, (observ.) 12911 et suiv.
Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, 13029.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13256 et suiv.
Lignes télégraphiques, (sub.) 13845 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent et tributaires; quais, (sub.) 14021.

CASH, E. L., *Mackenzie.*
Chemin de fer du nord-ouest du Manitoba: compagnie du, bill (n° 26), 1ère l., 449; 2e l., 668; comité et 3e l., 1527.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1409.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5224.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13213 et suiv.
Immigration: (sub.), dépenses générales, 6011 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6625 et suiv.

CHISHOLM, Thomas, *Huron-est.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 276 et suiv.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10419.
Pêche: permis pour lacs de Saskatchewan, (int.) 366 (mot. pour doc.) 724, 2998; pêche au saumon, permis accordés dans la Colombie-Anglaise, (int.) 6268.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109) à ce sujet, comité, 13242.
Intérieur: (sub.) 645.
Inspection et vente: bill (n° 148), comité, 11079 et suiv.
Peste bubonique: mesures préventives, (int.) 712.
Terres fédérales: bill (n° 181) comité, 12545 et suiv.
Remèdes brevetés: bill (n° 146), comité, 13260.
Ile du Prince-Edouard : communications ininterrompues, en hiver, (int.) 627.
Antigonish: salle darmes, (mot. pour doc.) 1178.

CHISHOLM, Thomas.—*Suite.*
Documents: dépôt des originaux, (débat sur mot. Borden) 1716.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène: (débat sur projet de résol. Black) 2664 et suiv.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2782 et suiv.
Steamers, (service): subvention à la ligne Elder-Dempster, pour service entre le Canada et le Sud-africain, (int.) 2892.
Monnaie royale: ventilation, (int.) 3146.
Lord Selkirk: registres terriers de sa succession, le gouvt. a-t-il cherché à entrer en possession de ces registres? (int.) 4580.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (observ.) 5217 et suiv.
McGee, Thomas D'Arcy: 40e anniversaire de sa mort, (7 avril), érection d'un monument à sa mémoire, (observ.) 6577.
Postes: produit des taxes sur les receveurs de la poste, (int.) 6762.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7157 et suiv.

CHISHOLM, William, *Antigonish.*
Ile du Prince-Edouard: projet de construction d'un tunnel pour la relier à la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 4824 et suiv.
Québec: pont, rapport de la commission, renvoyé à un comité spécial, rapport de ce comité déposé par M. A. K. McLean, (observ.) 14028.

CHRISTIE, Peter, *Ontario-sud.*
Chevaux et bêtes à cornes enregistrés, importés des Etats-Unis, de 1904 à 1907? (int.) 6523.
Animaux: en général, exportés du Canada en Angleterre, de 1904 à 1907? (int.) 6763.
Recensement et statistique: (sub.) 13533.
Graines, production, aide, (sub.) 13540.
Elevage: industrie, aide, (sub.) 13542.
Moutons canadiens: assujettis à la quarantaine américaine, (int.) 14219.

CLARKE, Alfred H., *Essex-sud.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 267 et suiv.
Yukon: exploitation des placers, bill (n° 150), 2e l., 8891.
Chemin de fer électrique radial d'Hamilton: compagnie du, bill (n° 25), 1ère l., 449; 2e l., 668; comité, 3307, 3339, 3481, 3759, 3834, 3942, 4392 et suiv.; 3e l., 4532, 4724, 4732.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau), débat, 947 et suiv.; remaniement des droits, (observ.) 6404 et suiv.
Compagnie dite "Windsor Pump and Foundry Company": brevets, bill (n° 72), 1ère l., 1481; 2e l., 1682; comité et 3e l., 2434.
Comptes publics: séances du comité, (int. Reid) 1497; 3e rapp., (mot. pour adop.) 2242.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène, (projet de résol.), débat, 2652 et suiv.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3241 et suiv.
Immigration: primes, abolition, (débat sur mot. Cockshutt) 3431.

CLARKE, Alfred H.—*Suite.*

Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12593 et suiv.
Chemin de fer de Windsor-Chatham-London, compagnie du ; bill (n° 108), 1ère l. 3985; 2e l., 4409; comité et 3e l., 5622.
Champs de bataille nationaux, achat, bill (n° 111) à cette fin, 2e l., 4562 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5337 et suiv.
Walker, Andrew: bill (n° 124) pour lui faire droit, 5568.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12463 et suiv.

CLEMENTS, Herbert S., *Kent-ouest.*

Viandes et produits alimentaires: inspecteurs, nomination, (int.) 179, (mot pour doc.) 3152.
Perdue, Dr, emploi, (int.) 180.
Discours du trône: adresse en réponse, (mot.), débat, 203 et suiv.
Commerce: ministère, (sub.) 676 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (débat) 823 et suiv.
Primes: payées par l'Etat depuis 1896, (int.) 928, (mot. pour doc.) 1177.
Tabac : tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau), débat, 942 et suiv.
Tunnel de Détroit: droits sur matériaux, (int.) 1163; quantités de matériaux importés, (int.) 4773.
Marcoun, Frank: réclamation, (int.) 1168.
Rivière Ruscomb: canalisation, (int.) 1169.
Immigration: agents dans l'Ontario, (mot. pour doc.) 1176, 3152, (observ.) 3284 et suiv.
Compagnie dite "M. J. Wilson Cordage Company"; saisie exécutée contre elle, (mot. pour doc.) 1176.
Traverse de Windsor-Détroit et Belle-Isle, concession, renouvellement, (mot. pour doc.) 1178.
Tunnel de la rivière Détroit: travaux, intérêts canadiens négligés, (observ.), 10920 et suiv.; 10993 et suiv.
Immigration: agents payés dans Kent-ouest, (mot. pour doc.) 1574; réponses de Kent-ouest à questions concernant immigrants, (int.) 3999; James Waugh, agent, (int.) 4965.
Documents: dépôt, (mot.) 1806; détention par les députés, (observ.) 4860.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8924.
Douanes: ministère, manière de faire voter les crédits, (débat sur observ. Cockshutt), 10968 et suiv.
Juges: juge puîné d'Essex, nomination, (int.) 2011.
Rankin: colonel, démission, (observ.) 11976.
Bateaux-passeurs: de Détroit à Belle-Isle et Windsor, compagnie; renouvellement de ses privilèges, (int.) 2012.
Humboldt: édifice public, (sub.) 9003.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3300.
Maple-Creek: édifice public, (sub.) 9005.
Affaires indiennes: administration, (débat sur observ. Armstrong) 11611 et suiv.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub.) 3325 et suiv.
Chilvers: A. L. et C.: emploi, (int.) 9710.
Choléra des porcs, dans Essex? (int.) 9725.

CLEMENTS, Herbert S.—*Suite.*

Glencoe: bureau de poste, construction, (int.) 3998, 7840 et suiv.
Arpentages et inspections: (sub) 11619 et suiv.
Parc Tecumseh: brise-lames, nécessité d'y poser un garde-corps, (observ.) 13295.
Chatham: inondations, (observ.) 4941.
Charlan, M., expert en tabacs, appointements, etc., (int.) 12071.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5138 et suiv.
Ciment: (sub.) 11814 et suiv.
Pacaud, Benjamin; emploi, (int.) 5421.
Immigrants: rapatriés de Chatham, qui sont-ils? (int.) 6058, 7251.
Chilvers: A. L. et C., emploi, (int.) 9314.
Documents: appartenant à la Chambre, et retenu des mois durant par M. Clements, paroles de M. Gorden, député de Kent-est, à une assemblée tenue par M. McKay, chef de l'opposition à la législature d'Ontario, (explic.) 6283.
Tabac: remaniement des droits, (observ.) 6417 et suiv.
Service civil: (n° 189), comité, 12775 et suiv.
Tarif douanier: revision, (int.), débat, 6834 et suiv.
Wallace, J.: est-il employé à Windsor ? (int.) 7861.
Sandwich: emplacement du bureau de poste, (int.) 7547.
Graines: production, aide, (sub.) 13540.
Rivière Thames: quai en danger d'être emporté par les eaux, (int.) 7868.
Colchester-Point: jetée en pierre, construction, (int.) 13289.
Foster, Frederick: emploi, (int.) 1289.
Indiens: (sub.) 13373.
Viandes et conserves alimentaires: exécution et application de la loi y relative, (sub.) 13541.
Elevage: industrie, aide, (sub.) 13542.
Porcs: choléra, (int.) 9725; abatage, (observ. Blain) 13750 et suiv.

COCKSHUTT, William F., *Brantford.*

Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 128; amendement, 152, mis aux voix et rejeté, 288.
Affaires indiennes: (sub.), 648.
Brantford : édifice public, (sub.), 7816 et suiv.; grévistes arrêtés, (int.) 10494.
Canal Welland: détournement d'eau, (int.), 930.
Commerce: impression des relevés, (observ.) 10201.
Beurre: importations, (int.), 1162.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11355 et suiv.
Québec: fêtes du tricentenaire: participation de la milice, (débat sur observ., Macdonell), 9275.
Publications: assujetties au même tarif que les journaux, liste, (mot. pour doc.), 1348.
Postes: tarif à un cent dans les villes, bill (n° 162), comité, 11233 et suiv.
Immigration: primes, abolition, (projet de résol.), débat, 1349 et suiv.; 3416 et suiv.; immigration japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden), 2153; bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6754; (débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration), 7333.

COCKSHUTT, William F.—*Suite.*

Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley), 2323 et suiv.
Ligne " All-Red ": projet de résolution Laurier, (débat), 13074 et suiv.
Ecoles techniques; établissement, (débat sur mot. Guthrie pour comité d'enquête à ce sujet) 2975.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3688; en comité, 3754, 3779 et suiv.
Champs de bataille nationaux, achat: bill de fer, 1ère l., 4853.
Chemins de fer: bill (n° 118) pour modifier la loi des, en plaçant les télégraphes sous le contrôle de la commission des chemins de fer, 1re l., 4853.
Budget: exposé budgétaire, (débat), 5545 et suiv.
Douanes: ministère, vote des crédits, (observ.), débat, 10931 et suiv.
Graines de semence: pour encourager production et usage de bonnes graines, (sub.), 5743 et suiv.
Compagnie d'énergie Dominion: bill " H " du Sénat, quand sera-t-il déposé devant la Chambre? (int.) 11456.
Milice: exercices annuels, (sub.), 5998 et suiv.
Tanscontinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham), 13367.
Parc National: réserves, (sub.), 6015 et suiv.
Dépêches: transbordement à Rimouski, (int.), 6060.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur), 6457 et suiv.
Tabac: remaniement des droits, bill (n° 143), comité, 6795 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: accident, prévention, (observ.) 6977.

CONMEE, James, *Baie du Tonnerre et Rivière à la Pluie.*

Chemin de fer transcontinental: achat de traverses à l'étranger, (int. Boyce), 1503; accidents, prévention, (observ.), 6975.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, débat sur mot. Lake), 2430 et suiv.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3862 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5120 et suiv.; (débat sur observ. Foster) 14145 et suiv.
Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14145 et suiv.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5278 et suiv.
Transcontinental: coût, débat sur déclaration de M. Graham) 13365 et suiv.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7106 et suiv., 7125 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13502 et suiv.
Elections: listes d'électeurs: bill (n° 115), 2e l., 8361 et suiv.; 8378 et suiv., 12313 et suiv.: comité, 12427, 13585 et suiv., 13639 et suiv., 13901.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11956 et suiv.; comité, 12777 et suiv.
Graines: bill (n° 188) pour modifier loi y relative, comité, 13193 et suiv.

COPP, Albert J. S., *Digby.*

Chemin de fer Dominion-Atlantic: bill (n° 50) 1ère l., 1153; comité et 2e l., 1527; comité et 3e l., 4399; amendements du Sénat, 6046.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5648 et suiv., 15762 et suiv.
Townsend, Arthur James: bill (n° 196) pour lui faire droit, 1ère l., 12171; 2e l., 12482, 13636.

CRAWFORD, John, *Portage-la-Prairie.*

Brown, Beddingfield et Cie: terres à pâturage par eux prises à bail, combien d'acre? (int.) 13720.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 330.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1419.
Terres fédérales: mises de côté pour être accordées aux compagnies de chemins de fer à titre de subventions, étendue, (int.) 14192.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2770.
Douanes: bill (n° 194), comité, 12587.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3501.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8921 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8459 et suiv., 8473 et suiv.; comité, 13660 et suiv.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13210 et suiv.
Pénitenciers: (sub.) 5767 et suiv., 5777.
Neepawa: édifice public, (sub.) 8937 et suiv.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique: bill (n° 151), 1ère l., 6576; comité, 8030, 8512, 8725, 9014, 8952, 9153, 9497, 9826, 9912, 3e l., 9922.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6679 et suiv.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique: bill (n° 151), 2e l., 6871.

CROCKETT, Oswald S., *York, N.-B.*

Intérieur: (sub.) 644.
Provinces maritimes: représentation au Parlement, (débat sur observ. Daniel) 10300.
Affaires indiennes: (sub.) 658.
Annapolis: port, (sub.) 11772 et suiv.
Compagnie d'embranchements du G.-T.-P., bill (n° 151), comité, 9914 et suiv.
Campbellton: quai (sub.) 12271.
Caraquet: quai, (sub.) 12271 et suiv.
Postes: service postal dans les Provinces maritimes, (mot. pour doc.) 884.
Dover: quai, (sub.) 12279 et suiv.
Moncton: quai, (sub.) 12283 et suiv.
Richibouctou: jetée, (sub.) 12285 et suiv.
Intercolonial: ateliers de réparation, construction, (int.) 1570; reconstruction des bâtiments à Moncton, nouvel atelier de planage de bois à Moncton, (int.) 1571; remise des locomotives à Pictou, construction, (int.) 1749; somme payée à M. Wallberg pour construction d'un nouvel atelier à Moncton, (int.) 9312; (sub.) $9,000,000, 10630 et suiv.; ateliers, (sub.) 12867 et suiv.
Fleuve Saint-Jean, et tributaires, (sub.) 12285 et suiv.
Expositions: (sub.) 13536 et suiv.

CROCKETT, Oswald S.—*Suite.*

Documents: dépôt des originaux, (débat sur mot. Borden) 1931 et suiv.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8045 et suiv.
Frédéricton: inégalité de traitement en matière de prix de transport, correspondance, (mot. pour doc.) 2486, 2647.
Smith, Charles L., directeur de la poste à Woodstock, N.-B., (int.) 2894, 2988.
Elections: provinciales, au Nouveau-Brunswick, attitude du gouv. fédéral, (observ.), débat, 3154 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5123 et suiv.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7506 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: quelles parties entre Grand-Falls et Moncton données à l'entreprises? (int.) 9709.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12154 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13440 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13677 et suiv.
Indiens: (sub.) 13833 et suiv.
Fleuve Saint-Jean et tributaires: quais, (sub.) 14019 et suiv.

CYR, Joseph Ernest, *Provencher.*

Election de M. Cyr, dans le comté de Provencher, par des moyens frauduleux, article du "Morning Citizen", d'Ottawa, (explication) 8856 et suiv.

DANIEL, John Waterhouse, *Ville de Saint-Jean.*

Annapolis: port, (sub.) 11775 et suiv.
Employés de l'Etat: paiement, retard, (débat sur observ. Fowler) 10511 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: Nouveau-Brunswick, achat de terrain, (int.) 584.
Provinces maritimes: représentation au Parlement, (observ.), débat, 10247, (explication sur fait personnel) 10363.
Annuaire statistique: (sub.) 703.
Saint-Jean: port, dragage, etc., (sub.) 12615 et suiv.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9760 et suiv.
Milice: solde du 62e fusiliers de Saint-Jean, (int.) 878.
Intercolonial: (sub.), 10636 et suiv., 10672 et suiv.; entretien, (sub.) 10710 et suiv.
Homard: longueur légale, (int.) 10749.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1127 et suiv.
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173) 2e l., 11220.
Arsenal du Canada: (sub.) 12764.
Ile aux Perdrix: provisions, (int.) 1166.
Transcontinental: (sub.) 12866.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13230 et suiv.
Importations: de France, (int.) 1170.
Remèdes brevetés: bill (n° 146), comité, 13261.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 1285 et suiv., 3622; comité, 3779.
Monnaie royale: (sub.) 1543.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11169 et suiv.

DANIEL, John Waterhouse.—*Suite.*

Sénat: modification de sa constitution, (débat sur projet de résol. McIntyre, Miller et Lewis), 1625.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13499 et suiv.
Pêcheries: création d'un comité permanent, (débat sur projet de résol. Sinclair) 1788 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 9997 et suiv.
Steamer "Montclam": (sub.) 1977.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13692 et suiv.
Nouveau-Brunswick: crédit, (int.) 2009; soumis à lui dues par le Canada, (int.) 2300.
Tupper, sir Chs. H.; membre de la commission de la mer Behring, frais payés par le gouvernement anglais, (int.) 2985.
Capitaines et seconds de navires: examen, (sub.) 3076 et suiv.
Sauvetage: primes, postes, (sub.) 3080.
Elections: provinciales, au N.-B., attitude du gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3160 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3263 et suiv., 3308 et suiv.
Marées: observation, (sub.) 3328.
Bétail: salaires et frais d'inspection, (sub.) 3334 et suiv.
Intercolonial: fournitures de pin dur, (int.) 3347.
Hawkins, Dr A. C., emploi, (int.) 3557.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.), 3936.
Chemin de fer intercolonial du Nouveau-Brunswick: qui en sont les directeurs? (int.) 4415.
Bassins de radoub: construction, encouragement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4883 et suiv.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12685 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5166.
Intercolonial: réclamations pour dommages, non réglées, (int.) 6054; nombre des employés de l'Intercolonial, (int.) 6054; ateliers de Moncton, location, soumissions à ce sujet, (int.) 6061.
Expositions: (sub.) 11084 et suiv.
Postes: bureaux de poste ambulants, service, (int.) 7866.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12795 et suiv.
Manitoba: extension dees frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13439 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13503 et suiv.

DELISLE, Michel Siméon, *Portneuf.*

Usuriers fréquentant les départements publics, (int.) 1805.
Lacoste: Sir Alexandre, ex-juge en chef de la cour d'appel, à sa retraite, partipation à la politique, (int.) 2006.
Capitaines: sur navires faisant service entre Montréal et Québec, ont-ils subi examens? (int.) 3350.

DEMERS, Joseph, *Saint-Jean et Iberville.*
Importation d'urinoirs, éviers et baignoires, d'Angleterre, (int.), 1567.
Saint-Jean, P.Q.: écuries pour la cavalerie, (sub.), 7802.

DESJARDINS, Samuel, *Terrebonne.*
Tourbières, exploitation, (int.), 1168.
Rivière Jésus: dragage, (int.), 7314.

DEVLIN, Emmanuel B., *Wright.*
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.), 1142.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux), 1223.
Canal de la baie Georgienne: projet, (débat sur mot. McCool pour doc.), 2091 et suiv.
Ligne " All-Red ", projet de résolution Laurier, (débat), 13116 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat), 4221 et suiv.; 4366 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley), 5129 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8530 et suiv.

DUBEAU, Joseph Adelard, *Joliette.*
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, modification de la loi du Revenu de l'intérieur, (int.) 186, (mot. pour doc.), débat, 933 et suiv.; emploi de tabac étranger, (int.) 4579; remaniement des droits, bill (n° 143), 6795; timbres noirs sur cigares en entrepôt, (int.), 13013.
Annuaire statistique: (sub.), 704.
Chemin de fer canadien du Nord de Québec: bill (n° 77), 1ère l., 1648: 2e l., 1964; comité, 4408, 4733; 3e l., 4733.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1re l., 3706.

DUGAS, François O., *Montcalm.*
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8674; comité, 12459 et suiv.
Tabac: remaniement des droits, bill, (n° 143), en comité, 6798 et suiv.

DYMENT, Albert Edouard, *Algoma-est.*
Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord; bill (n° 137), 1ère l., 6179; 2e l., 6473; comité et 3e l., 8726.
Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique: bill (n° 138), 1ère l., 6179; 2e l., 6473; comité, 9015, 9500; 3e l., 9501.

ELSON, Peter, *Middlesex-est.*
Sémaphores de chemins de fer: nouveau modèle, (int.) 252.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 318.
Courses de chevaux sur la glace, le dimanche, défendues, (observ.) 3897.
Ficelle d'engerbage; achat, (int.) 10178.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5221.
Moutons canadiens: quarantaine américaine, y sont-ils soumis? (int.) 13721.
Cigarettes: (débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente), 5314
Opium: importé en 1906 et 1907, (int.) 9019.
Saumon: permis de pêche en 1905, 1906 et 1907, rapport, (int.) 5901.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ.) 6494.

EMMERSON, hon. Henry R., *Westmoreland.*
Arpentage: des terres publiques, bill (n° 9), comité, 784.
Archibald, P. S., et famille, permis de circulation gratuite sur Intercolonial, (int.) 2475.
Belleville: compagnie du pont, bill (n° 20), en comité, 8954 et suiv.
Williams, Thomas: emploi sur l'Intercolonial, (int.) 2475.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13513 et suiv.
Intercolonial: prolongement vers les Grands Lacs, (projet de résol.) débat, 2525 et suiv.; (sub.) 10636 et suiv.; dédoublement de la voie, (sub.), 12853 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2841 et suiv.; embranchements de chemins de fer: embranchements de Harmony à Elmira, bill (n° 202), 2e l. et comité, 13265 et suiv.
Employés publics: ingérence dans la politique municipale, (observ. Sproule) 2994 et suiv.
Elections: provinciales au N.-B., attitude du gouvt fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3169 et suiv.; ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6968.
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.-E., et de l'Intercolonial, par le chemin de fer Interprovincial, (débat sur projet de résol. Hughes) 6553 et suiv.
Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edouard: bill (n° 20), comité, 8035 et suiv.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite; la bonne conduite et la compétence, (débat sur observ. Foster) 9617 et suiv.
Marine marchande: modification de la loi y relative, (projet de résol. Fielding) 13283 et suiv.
Chemins de fer: aide, bill (n° 215) à cette fin, comité, 14162 et suiv.
Commission des études géologiques: appointements et dépenses, (sub.) 14259.

ETHIER, Joseph Arthur C., *Deux-Montagnes.*
Barrières de péage: abolition, (projet de résolution Monk), débat, 3587.
Chemins de fer: bill (n° 30) pour modifier la loi des, au sujet de l'expropriation des terrains, 1ère l., 582.
Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3617.
Institut des architectes du Canada: institution civile, bill (n° 88), remboursement de l'honoraire de $200, (motion), 11792, 11975.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau), débat, 945 et suiv.

FIELDING, hon. William Stevens, *Shelburne-et-Queen.*
Comptes publics: rapport, (dépôt) 6.
Auditeur général: rapport, (dépôt) 7.
Revenu de l'Intérieur: rapport, (dépôt) 7.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 30 et suiv., 98 et suiv.
Service civil: commission, rapport, dépôt (int. Perley) 94.
Convention entre la France et le Canada, impression du texte, (int. Borden) 98.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Récoltes: récolte de l'Ouest, transport, (int. Foster) 179, 630, 932; (int. Pringle) 180; transport, aide, (int. Lake) 2010, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2259.
Subventions aux provinces: augmentation, paiement, (int. Borden) 181, (int. Foster) 251, 586; sommes payées, (int. Blain) 330.
Fonds: placement en fidéicommis en Angleterre, (int. Borden) 181.
Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat) 13093 et suiv.
Convention: entre la France et le Canada, droits maxima et minima, (int. Smith) 186; entre ces pays et concernant la nation la plus favorisée, (int. Foster) 587; distribution du texte, (int. Béland) 629; surtaxe sur marchandises allemandes, effet, (int. Ames) 875; pays désignés par l'article 8, (inter. Ames) 875; traitement de la nation la plus favorisée, (int. Ames) 876, 877.
Monnaie royale: construction, (int. Foster) 245; (sub.) 1510, 1529; à quand la frappe des pièces d'or, et valeur de ces pièces, (int. Thompson) 2686; ventilation, (int. Chisholm) 3146; pour quel montant a-t-on frappé de pièces d'argent depuis le commencement des opérations? (int. Armstrong) 9018.
Assurances: commission, coût total, (int. Foster) 245; compagnies, total des dépôts, (int. Macdonell) 254; présentation d'un projet de loi, prochainement, (int. Foster) 8781; surintendant des assurances; dépenses du service, (sub.) 12770; traitement, (projet de résol.) 13030; bill (n° 200) à ce sujet, 1re l., 13030; 2e l., comité et 3e l., 13281.
Emprunts: temporaires, total, (int. Monk) 246, (int. Borden) 248; emprunts et dépassements de crédits en 1906-1907, (int. Foster) 327; emprunts temporaires, montant, (int. Monk) 328, depuis octobre 1906, (int. Borden) 329; emprunt du 17 août 1907, (int. Foster) 586.
Débats: comité, (int. Bergeron au sujet du 2e et du 3e rapports) 13135.
Dette publique: échéances depuis octobre 1906, (int. Borden) 329, en 1908, (int. Borden) 330.
Immigrants: indigents, aide, (int. Sproule) 448.
Comptes de l'Etat: en souffrance, (int. Taylor) 367, (int. Lancaster) 378.
Chemin de fer transcontinental-national: garanties du G.-T.-P. pour construction de la division de l'Ouest, (int. Foster) 372; achat de traverses à l'étranger, (int. Bo.ce) 1502; déduction sur les gages, pour services médicaux, (int. Roche) 2009; on veut changer le tracé du chemin, pour raisons financières, article du "Citizen", (dénégation) 8473; montant d'obligations émis et garanti, (int. Foster) 8836; bill (n° 171) y relatif, 1ère l., 9252; 2e l., comité, 3e l., 11299-11305.
Gunn, B. B., député: décès, (éloge) 450.
Livres bleus: distribution aux Communes, (int. Reid) 451, 633.
Ministres: frais de voyage, (int. Foster) 584.
Pianos: pour le président des Communes et celui du Sénat, (int. Ganong) 585.
Gouverneur général: bureau du secrétaire, (sub.) 633
Milice: ministère, (sub.) 634.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Secrétariat d'Etat: (sub.) 634.
Impressions et papeterie: (sub.) 635.
Intérieur: (sub.) 641.
Auditeur général: bureau, (sub.), 659; rapport, (dépôt) 796; (projet de résolution au sujet de son traitement), 13132, 13281; bill (n° 208) à ce sujet, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 13281, 13282.
Finances: ministère, et conseil de la Trésorerie, (sub.), 661.
Commerce: ministère, (sub.), 671.
Employés publics: intervention dans élections municipales, (int. McLean), 713.
Steamers: subvention postale, (int.), 714.
Caisses d'épargne postales: augmentation de l'intérêt sur dépôts, (int. Forget), 717.
Billets fédéraux: en circulation au 31 octobre 1907? (int. Macdonell), 718.
Assurance: bill (n° 42) concernant l'assurance, 1re l., 858; 2e l., 1808; nouvelles concernant ce projet de loi, (int. Foster), 7438.
Convention: entre la France et le Canada, (suite); importations par un port des Etats-Unis, (int. Ames), 877; documents relatifs à la convention, dépôt, (observ.), 880; (mot. Ames pour doc.), 882-883; examen de la convention, (observ. sur mot. Monk pour comité à cette fin) 965; (discussion sur la convention), 1261; bill (n° 57) pour faire ratifier la convention, 1ère l., 1263, 1440 et suiv., 2e l., 2303; 3622; comité, 3711, 3715, 3774; 3e l., 3899, 4499, 4553; quand la convention entrera-t-elle en vigueur? (Bristol), 9019.
Blé: blé d'engrais, transport, (int. Lake), 926.
Tarif: tarif français et exportations des Etats-Unis, (int. Foster), 929.
Entrepreneurs: cautionnements, (int. Foster), 1158.
Sénat: membres, dépenses, (int. Foster), 1160.
Yukon: revenus et dépenses, (int. Foster), 1160, dépenses, (int. Foster), 1175; 1402; combien paie le gouvernement pour transmission de deniers provenant du Yukon? (int. Monk), 3086.
Manitoba: bureau de poste sur un emplacement de ville, (int. Foster), 1403.
Marine marchande: modification de la loi y relative, (projet de résolution) 13015.
"Chartered Bank of British Columbia", institution civile, bill (n° 59), 2e l., 1528.
Viandes et produits alimentaires: inspection, (int. Sproule), 1567.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, (int. Herron) 11762; bill (n° 109) à cette fin, comité, 13229 et suiv.
Impression et lithographie: exécutées en dehors du Canada, (int. McDonell), 1567.
Belleville, compagnie du pont, bill (n° 20), en comité, 8957 et suiv.
Bestiaux: dénombrement au Nouveau-Brunswick., (int. Wilmot), 1568.
Subventions postales et maritimes: (sub.), 12880.
Pommes: saisies à Montréal, (int. Lalor) 1569.
Commerce, ministère, (sub.), 12881.
Denrées: inspection, (sub.), 12882.
Entrepôts frigorifiques: établissement dans l'Alberta, (int. Herron) 1752.
Pénitenciers, (sub.), 12882.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Canada: recettes, de 1873 à 1907, (int. Lefurgey) 1800.
Usuriers fréquentant les département publics, (int. Delisle), 1805.
Service civil: commission, dépôt de son rapport, (int. Foster), 1807, (int. Borden), 3434.
Commerce: avec les Antilles, (int. Martin), 1930.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1994.
Chemins à barrières de Montréal: commission des, situation financière, (int. Monk) 2003; intérêt et acompte payés, (int. Monk) 3086.
Nouveau-Brunswick: crédit, (int. Daniel) 2009; sommes à lui dues par le Canada, (int. Daniel) 2300.
Entrepôts frigorifiques: compagnies, subventions, (int. Lalor) 2010; compagnie de Saint-Jean, valeur, (int. Lalor) 2010.
Comptes publics: comité, séances du soir, (mot. Bennett) 2243; appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3221 et suiv.
Messages de Son Excellence: budget supplémentaire, (mot. pour renvoi au comité des subsides) 2467.
Québec: pont, garantie de l'Etat, (int. Sproule) 2482, (rép. à int. Foster) 6333.
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (débat sur projet de résol. Pringle) 2523.
Belleville: port, recettes et dépenses, (int. Porter) 2685.
Compagnie dite "American Bank Note Company", dernier marché pour impression de billets et timbres, (int. Foster) 2686.
Ile du Prince-Edouard: pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2842 et suiv.
Terres fédérales: terres de la vallée de la rivière de la Paix, louées ou aliénées, (mot. Hughes pour doc.) 2868.
Grains de semence: achat et distribution au Nord-Ouest, (sub.) 2868, (mot. pour vote subsides à cette fin) 2880; bill (n° 94), à cette fin, 1ère l., 2e l., et comité, 2881-2882; 3e l., 2885; achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3019 et suiv.
Bois: coalition des marchands de bois, commission d'enquête à ce sujet, rapport, (int. Schaffner) 3084.
Fruits: non empaquetés, combien de jours consacrés à l'inspection pendant la dernière saison, (int. Smith) 3088.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3262 et suiv.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 4), 2e l., 3528.
Colombie-Anglaise: recettes provenant de cette province, (rép. à int. Ross) 3563.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3761 et suiv.
Banques: revision de la loi des, (projet de résol. Pringle) 4470 et suiv.
Bassins de radoub: construction, encouragement (projet de résol.) 4485, 4870; bill (n° 119) à cette fin, 1re l., 4886; 2e l. et comité, 7239-7240, 11288; 3e l., 11298; amendement du Sénat, 12218.
Coopération: bill (n° 5), 2e l., 4755.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (projet de résolution), 4887; bill (n° 120) à cette fin, 1ère l., 4900; 2e l., et comité, 11378; 3e l., 12657; amendements du Sénat, 13987.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid), 4917.
Fruits: emploi d'avocats dans poursuites sous l'empire de l'acte relatif au marquage des fruits, (int. Porter) 5036.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley), 5097 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, 5355, 6924 et suiv.
Forestiers: cour subsidiaire de l'ancien ordre des, bill (n° 62), en comité, 5394 et suiv.
Chambres de commerce: bill (n° 133) pour modifier le statut des, 1ère l., 5568; 2e l. et comité, 12588; comité et 3e l., 13016-13017.
Employés: au Sénat et à la Chambre des communes, noms, salaires, nationalités, croyances, etc., (observ. sur mot. Sproule pour doc.), 5720 et suiv.
Compagnies: bill (n° 104) pour modifier la loi des, 2e l. et comités, 5733-34 et suiv.; 3e l., 5737.
Pénitenciers: (sub.) 5759, 5792.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5763.
Billets fédéraux: impression et gravure, somme supplémentaire, (sub.), 5809.
Finances: ministère, et conseil de la trésorerie, dépenses casuelles, (sub.) 5809.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, et des dépositions l'accompagnant, 5870; distribution du rapport aux députés, (rép. à int. Borden), 6149; enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden), 7687 et suiv; (projet de résolution pour servir de base au bill du service civil, (int. Borden), 11560; commissaires, émoluments, (sub.), 13830; commission du service civil; traduction et impression de son rapport en français, (int. Bergeron), 14156.
Droits de douane, (sub.), 5913.
Intercolonial: (sub.) $1,400,000, 5950 et suiv.; $9,000,000, 10610 et suiv.
Pêcheries: inspection et garde, (sub.), 6041.
Japonais: indemnité pour pertes subies lors des émeutes de Vancouver, (sub.), 6044.
Fushimi: prince, réception lors de son voyage au Canada, (sub.), 6044.
Jamaïque: tremblement de terre, aide aux victimes, (sub.), 6045.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster), 6086 et suiv.; amendement, 6089-90, mis aux voix et adopté, 6145.
Transports maritimes: trusts, augmentation des taux quant aux marchandises canadiennes, (débat sur observ. Owen), 6185.
Voies et moyens: (mot. pour comité) 6185.
Tabac: remaniement des droits, (motion pour discussion du projet de résol. Templeman) 6395.
Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta, bill (n° 125), en comité, 6467.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6455, 6476; bill (n° 145) à cette fin, comité, 6711 et suiv.
Compagnie d'assurance "Pacific-Coast", contre l'incendie: bill (n° 40), comité, 6512 et suiv.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
McGee, Thomas d'Arcy: 40e anniversaire de sa mort, (7 avril), érection d'un monument à sa mémoire, (rép. à int. Chisholm) 6577.
Elections: ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6965.
Pâques: ajournement, (motion) 7166.
Charbon: coke en franchise, et charbon dur frappé d'un droit, pourquoi? (int. Zimmerman) 7254.
Antigonish: édifice public, (sub.) 7461 et suiv.
Election de Stanstead: destruction de certaines pièces du dossier, (débat sur observ. Borden) 9266.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7488 et suiv.
Billets du Trésor: bill (n° 159) pour en autoriser une émission, 1ère l., 7662; 2e l., et comité, 11324; 3e l., 11378.
Banques: bill (n° 160) pour modifier la loi des banques, 1ère l., 7662; 2e l., 11456; comité, 11471; 3e l., 11490; inspection et audition des banques, (int. Pringle) 13295; vérification indépendante des écritures des banques, (int. Bickerdike) 11790.
Subventions aux provinces: montant avant remaniement des dites subventions, (int. Bergeron) 9022.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: bill (n° 153), en comité, 8964 et suiv., 9499 et suiv.
Winnipeg: nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 8972 et suiv.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence, (débat sur observ. Foster) 9595.
Rapports: adoption, procédure y relative, débat sur observ. Borden) 9318 et suiv.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, (débat) 9660 et suiv.
Election de Huron-sud: compte de l'officier rapporteur, (int. Armstrong) 9714.
Banque de Saint-Jean, P.Q.: déconfiture, (rép. à int. Foster) 9783.
Séances du matin: (débat sur mot. Laurier) 9936 et suiv.
Comptes publics: comité, séances, (int. Borden) 9956.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10028 et suiv.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10045 et suiv., 10146 et suiv.
Intérieur: ministère, administration centrale, (sub.) 10170.
Plomb: industrie, aide, (projet de résolution) 10239.
Milice: camps d'instruction, cette année, (int. Borden) 10308.
Provinces maritimes: représentation au Parlement, (débat sur observ. Daniel) 10309 et suiv., (rép. à explic. Daniel sur fait personnel) 10363 et suiv.
Whisky: distribution illicite dans les comtés de Beauce et de Mégantic, (int. Monk) 10366.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10367 et suiv.
Compagnie d'assurance "Crown", sur la vie, bill (n° 180), comité, 10438.
Paiement des employés de l'Etat: retard, (débat sur observ. Fowler) 10497 et suiv.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Tunnel de la rivière Détroit: intérêts canadiens négligés, (débat sur observ. Clements) 10991 et suiv.
Papier à imprimer et reliure: (sub.) 11015.
Ministères en général: nettoyage des édifices, etc., (sub.) 11017.
Listes électorales des provinces, (sub.) 11017.
Subsides: (projet de résolution pour en accorder) 11019; bill (n° 186) à cette fin, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 11019.
Expositions: (sub.), 11117 et suiv.
Enquête du juge Cassels: les dépositions des témoins devraient être produits à la Chambre et ne l'ont pas encore été. Pourquoi? (rép. à int. Foster) 11317; rapport de l'enquête, dépôt, (int. Foster) 11452, 11760; ajournement de l'enquête jusqu'au mois de septembre, (int. Blain) 11452; publication des dépositions des témoins, (int. Bennett) 11453; M. Watson, avocat nommé par le Gouvt. pour diriger l'enquête, a-t-il obtenu la permission de s'absenter pour aller en Angleterre? (int. Blain) 11455; traduction du rapport de l'enquête en français, (int. Bergeron) 11761, impression des dépositions, (motion Foster) 11865.
Plomb: industrie, encouragement au moyen d'une prime, (projet de résolution) 11491; bill (n° 191), à ce sujet, 1ère l., 11492; 2e l., 11793; comité, 11802; (int. Foster) 11979; production totale du plomb, (int. Foster) 12293; 3e l., 12659, 12665.
Projets de loi: à faire adopter avant la fin de la session, (int. Borden) 11560.
Juges: émoluments, (int. Lennox) 11562, 11674.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11630 et suiv.
Monnaie Royale: depuis quand en opération? etc., (int. Foster) 11860.
Service civil: modification de la loi, (projet de résolution) 11864; bill (n° 189) 2e l., 11927 et suiv.; comité, 12225 et suiv.
Ottawa: commission d'embellissement, dépenses, (int. Foster) 12077.
Emprunt: de 1874, renouvellement en 1904 et 1907, commission payée, (int. Foster) 12078; dernier emprunt, (motion Foster pour renseignements) 12806, montant, (int. Foster) 13291, emprunts ou avances temporaires, non rachetés ou non échus le 31 mai ou le 30 juin respectivement, (int. Foster) 13292.
Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12188 et suiv.
Traité avec la France: ratification, (int. Foster) 12294; dépenses du gouv. canadien pour les négociations, (int. Monk) 13288.
Douanes: bill (n° 194), comité, 12584.
Presse canadienne associée: allocation, (projet de résolution) 12656, 13030; bill (n° 201) à ce sujet, 1ère l., 13032, 13281; 2e l., 13482, comité, 13495; 3e l., 13498.
Pétrole: brut, prime, (projet de résolution) 13030; bill (n°199) à ce sujet, 1ère l., 13030; 2e l., comité et 3e l., 13280, 13281.
Compagnie de force motrice et de développement du Dominion: institution civile, bill (n° 173), (motion priant le Sénat de renvoyer le bill à la Chambre des communes) 13180.
Ile du Prince-Edouard: embranchement de Harmony à Elmira, bill (n° 202), comité, 13276 et suiv.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Marine marchande: modification de la loi y relative, (projet de résolution) 13282; bill (n° 209) à ce sujet, 1ère l., 13286; 2e l., et comité, 13710; comité, 13372; 3e l., 13872.
Traité franco-canadien: retard du Sénat français à le ratifier, le gouvt canadien demandera-t-il au gouvt. impérial de dénoncer l'ancien traité ? (int. Talbot) 13293.
Transcontinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham) 13333 et suiv.; études et construction, $30,000,000, (sub.) 13370.
Service maritime et transport des dépêches entre la Grande-Bretagne et le Canada, (sub.) 13370.
Indiens: (sub.) 13396.
Butler, M. J., sous-ministre, augmentation de son traitement, (sub.) 13397.
Manitoba extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13437 et suiv.
Bennetts, F. K.: greffier adjoint du conseil privé, augmentation de traitement, (sub.) 13550.
Ross, H. T., sous-ministre adjoint des Finances: augmentation de traitement, (sub.) 13563.
Thorburn, Dr, président du bureau des examinateurs du service civil: augmentation de traitement, (sub.) 13566.
Commerce: meilleures relations entre le Canada et l'Allemagne, (int. Lalor) 13740.
Lainages: industrie, le Gouvt fera-t-il quelque changement au tarif à ce sujet? (int. Lalor) 13740.
Steamers, (service (sub.): entre le Canada et l'Australie, 13812; entre Canada, Japon et Chine, 13813.
Canadiens: envoi aux jeux olympiques de Londres, (sub.) 13829.
Gymnastique: société nationale de, envoi de représentants aux jeux de Rome, (sub.) 13830.
" Canadian Bank of Commerce ": service au Yukon, compensation, (sub.) 13830.
Conférence coloniale de Londres: dépenses des ministres canadiens qui y ont pris part, (int. Bergeron) 13891.
Primes payées par l'Etat: (int. Borden) 13892.
Milice vente des terrains de l'artillerie, (projet de résolution) 13892.
Québec: pont, prise de possession de l'entreprise par le Gouvt, à quelles conditions? (int. Foster) 13893.
Chemins de fer: aide, 13973 et suiv., 13983 et suiv.
Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14120 et suiv.
Tempérance: bill (n° 197) pour modifier la loi y relative, 1re l., 14173; 2e l. et comité, 14186; 3e l., 14188.
Kéwatin: aliénation de terres à bois dans ce district, méthode à suivre (int. Borden) 14271.
Marchandises: bill (n° 178), transport par eau, (observ.) 14188.
Conférence intercoloniale de Londres: dépenses des ministres canadiens qui y ont pris part, (int. Bergeron) 14191.
Traité franco-canadien: retard au sujet de sa ratification par le Sénat français, (int. Borden) 14217.
Dette publique: intérêt, paroles de M. Foster, (observ. et rép. à ce dernier) 14268.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Téléphone: pour commémorer l'invention du téléphone par un monument à Brantford, (sub.) 14250, 14251.
Salt-Lake, Lakevale: chenal depuis le lac jusqu'à la baie Saint-George, (sub.) 14251.
Chambres des communes: employés, appointements, (sub.) 14261.
Artz, J. G.: employé au ministère des Finances, appointements, (sub.) 14261.
Voies et moyens: (projet de résolution) 14262; bill (n° 220), 1re, 2e l., comité et 3e l., 14262, 14263.

FINLAYSON, Duncan, *Richmond, N.-E.*
Pêcheries: conférence de Washington en 1887, frais, (int.) 1799.
Commission de la mer de Behring, en 1891-1892, frais, (int.) 1799.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13504.

FISHER, hon. Sydney Arthur, *Brome.*
Agriculture: ministère, rapport, (dépôt) 8.
Elevage : industrie, encouragement, (sub.) 13542.
Viandes et conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (int. Clements), 180, (mot. Clements pour doc.) 3153; viande désossée congelée, importation prohibée en Angleterre, (int. Reid) 3345.
Perdue, Dr: emploi, (int. Clements) 181.
Recensement et staatistique, (sub.) 13526.
Discours du trône, adresse en réponse, (débat) 223 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13922 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: construction, aide, (int. Smith) 249, (int. Marshall) 367; entrepôts de Brockville, cession, (int. Walsh) 3348; construction au Nouveau-Brunswick, aide, (int. Porter) 9716.
Employés: certains employés non mentionnés comme bénéficiant de la nouvelle loi du service civil, (int. Blain) 14210.
Agriculture: ministère, (sub.) 669; division de l'horticulture et de l'industrie laitière, (int.) 2249; industrie laitière, aide, (sub.) 10900.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9768 et suiv.
Commerce : ministère, (sub.) 685.
Bois: marque, bill (n° 193) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 11670; 2e l., comité et 3e l., 13032.
Annuaire statistique : (sub.) 702, (dépôt) 1058.
Peste bubonique: mesures préventives, (int. Chisholm) 712.
Blé: blé gelé expédié de l'Ouest dans l'Est du Canada, (observ. Blain) 857.
Immigration: immigration japonaise au Canada, (débat sur mot. Borden pour doc.) 912 et suiv.; immigration japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2198 et suiv.
Fermes d'expérimentation: ferme centrale, rapport du directeur, (dépôt) 1058; établissement d'une de ces fermes dans district de Québec, (int. Paquet) 2686; nombre et coût des fermes organisées et exploitées par le Gouvt., (int. Lapointe) 4051; dans quelles provinces sont situées les nouvelles fermes subventionnées ? (int. Lapointe) 8369; (sub.) 13180; établissement

FISHER, hon. Sydney Arthur.—*Suite.*
d'une ferme d'expérimentation dans l'Ile P.-E., (int. Martin) 14013.
Documents: (mot. Foster pour doc.) 1058.
O'Holloran, O. F., sous-ministre: appointements, (sub.) 13526.
Bétail: canadien, interdiction en Angleterre, mesures pour la faire lever, (int. Armstrong) 2251, 13740, vente, à la ferme centrale d'expérimentation, (int. Jackson) 2477; bétail canadien pur-sang, droit de $100 sur exportation aux Etats-Unis, (rép. à observ. Henderson) 2866.
Chambres: réservées aux députés, insuffisance, (débat sur observ. McLean) 11007.
Choléra des porcs dans Essex: (int. Clement) 9725.
Porcs: abatage, (débat sur observ. Blain) 13748 et suiv.
Fruits: appointements de M. Smith, inspecteur, (int. Sproule) 2482; marquage des fruits, loi y relative, (observ. Blain) 2854 et suiv.
Moutons canadiens: assujettis à la quarantaine américaine, (int. Elson) 13722, (int. Christie) 14219.
Provinces du Nord-Ouest: recensement, (dépôt) 3549.
Fromage: chambre de maturation à Brockville, (int. Broder) 4052.
Expositions: régionales, subventions accordées, (int. Beauparlant) 4584; exposition anglo-française, de Londres, représentants du Canada, (int. Monk) 9017, achat de marchandises de la compagnie T. Lindsay, pour cette exposition, (int. Bergeron) 9021; expositions; (sub.) 11083, 13536.
Général: grade de, combien d'officiers de la force permanente en Canada l'ont reçu ? (int. Stanfield) 5301.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5326.
Or et argent: bill (n° 123) concernant la marque de l'or et de l'argent, 1ère l., 5568; 2e l., comité et 3e l., 5737-5739; nouveau bill: bill (n° 197) à ce sujet, 1ère l., 12591; 2e l. et comité, 13185; 3e l., 13190.
Institut des architectes du Canada: institution civile, bill (n° 88), en comité, 5619.
Graines de semence: pour encourager production et usage de bonnes graines, (sub.) 5742 et suiv, 13538.
Quarantaine: (sub.) 5747.
Foin: expédié au sud-africain, réclamations, (int. Bennett) 6052.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6127 et suiv.
Steamers: céation d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6486 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: bill (n° 149) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 6505; 2e l. et comité, 7216; 3e l. 7226, 7561, 7609; exécution et application de la loi, (sub.) 13541.
Inspection et vente: bill (n° 148) pour modifier la loi y relative, (marque des fruits, et industrie laitière) 1ère l., 6505; 2e l., 7226; comité, 7227, 11067; 3e l., 11083.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger la loi y relative, 1ère l., 6505; 2e l. et comité, 7194; 3e l., 7216.

FISHER, hon. Sydney Arthur.—*Suite.*
Charlan, M.: expert en tabacs, (int. Clements) 12071.
Exportations: en compartiments frigorifiques, (int. Armstrong) 6702.
Knowlton: édifice public, (sub.) 7645 et suiv.
Navires: construction au Canada, (déclaration) 11675.
Service civil: enquête par le juge Cassels; (débat sur observ. Borden) 7711 et suiv.; (débat sur observ. Borden concernant rapport de la commission du service civil) 7925 et suiv.; bill (n° 189) pour amender la loi du service civil, 1ère l., 11241; quand sera-t-il mis à l'étude? (int. Foster) 11674; 2e l., 11879; comité, 12218, 12773; 3e l., 12801; amendements du Sénat, 14201.
Lainages: industrie: nombre d'ouvriers qu'elle employait, en 1897 et 1907, au Canada? (int. Macdonell) 7866.
Ferme expérimentale: établissement dans le district de Québec, lettre de la Chambre de commerce de Québec à cette fin, (int. Robitaille) 8570.
Institut impérial: (sub.) 11141 et suiv.

FORGET, Rodolphe, *Charlevoix.*
Caisses d'épargne postales: augmentation de l'intérêt sur dépôts, (int.) 717.
Intercolonial: retards des trains, (int.) 5714; à quelle date, en 1907 le train dit " Ocean Limited " a-t-il commencé son service, combien de voyages a-t-il faits, et combien de fois est-il arrivé à Montréal à l'heure réglementaire? (int.) 6528.
Saint-Irenée-les-Bains: receveur de la poste, son caractère, (int.) 6056.

FOSTER, hon. George Eulas, *Toronto-nord.*
Convention entre la France et le Canada, (int.) 8, 98.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 42 et suiv., 67 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: milles en voie de construction, coût, etc., (int.) 172; garanties du G.-T.-P., pour construction de la division de l'ouest, (int.) 372; entreprises adjugées, (int.) 6519, 6561, 6950; montant d'obligations émis et garanti jusqu'à présent, (int.) 8836; commissions accordées aux inspecteurs, (int.) 10179.
Hyman, hon. C. S.: démission, (int.) 173.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company ", paiements à elle faits (int.) 174.
Fusil Ross: commandés et paiements y relatifs, (int.) 175.
Appareils à fausse cible: commandes, (int.) 179.
Récoltes: récolte de l'ouest, transport, (int.) 179, 630, 931, arrangements à ce sujet, (mot. pour doc.) débat, 2256 et suiv.
Steamer " Arctic ": achat et dépenses, (int.) 193.
Documents: parlementaires, distribution, (int.) 202; (mot. pour doc.) 1058; (débat sur mot. Ames pour doc. originaux relatifs aux coupes de bois nos 1107, 1108 et 1171) 1181 et suiv.; 1834 dépôt des pièces originales, (débat sur mot. Borden) 1693, (int.) 2894; détention par les députés, article de " Globe " (débat sur explic. Borden) 4858; garde de documents publics, (débat sur observ. Blain), 8152 et suiv.

FOSTER, hon. George Eulas.—*Suite.*
Importations: en 1907, (int.) 366, 1158.
Exportations: en 1907, (int.) 366, 1158.
Comptes publics: rapport, au sujet de fausses cibles, dépôt, (observ. sur mot. Laurier pour renvoi au comité) 326; comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3216 et suiv.
Monnaie royale: construction, (int.) 244, (mot. pour doc.), 579, 973.
Assurances: commission, coût total, (int.) 245; projet de loi, déposé par M. Fielding; qu'est-il devenu ? (int.) 7438 ; rapport de la commission, (explication sur fait personnel) 11319.
Coupes de bois: permis accordés en 1907, (int.) 250.
Victoria-Beach: quai, dépenses, (int.) 250.
Subventions aux provinces: augmentation, paiement, (int.) 251, 586.
Emprunts et dépassements de crédits en 1906-1907, (int.) 327; emprunt du 17 août 1907, (int.) 586.
Preston, W. T. R.: quand a-t-il cessé d'être agent d'immigration en Angleterre ? Que fait-il depuis ? etc., (int.) 375.
Force motrice: permis accordés pour exportation, (int.) 376.
Ligne panbritannique: négociations à ce sujet, (int.) 382, 631; discours de M. Sifton, (int.) 932.
Ministres: frais de voyage, (int.) 584.
Traité franco-canadien: et traités concernant la nation la plus favorisée, (int.) 586; examen du traité franco-canadien, (observ. sur mot. Monk pour comité à cette fin) 966; bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 1273 et suiv.; 2e l., 2303; comité, 3715 et suiv.; 3e l., 4499.
Dimanche: observance au Yukon, (int.) 587.
Congdon: ex-commissaire au Yukon, enquête sur son compte, (int.) 587, (mot. pour doc.) 1178.
Chambre des communes: heure de clôture des séances, (débat sur projet de résol. Wright) 614 et suiv.; frais législatifs, (int. 4959.
Gouverneur général: bureau du secrétaire, (sub.) 633
Lemieux, hon. R.: titres et qualité comme représentant du Canada à Tokio ? (int.) 623.
Conseil privé du Roi pour le Canada: (sub.) 634.
Milice: ministère, (sub.) 634.
Secrétariat d'Etat: (sub.) 635.
Impressions et papeterie: (sub.) 637.
Intérieur: (sub.) 642.
Affaires indiennes: (sub.) 647.
MacIlreith, R. T., avocat: employé par le Gouvt. (int.) 721.
Assurance: bill (n° 42) y relatif, 1ère l., 862 et suiv.
Marine et Pêcheries: réorganisation de la comptabilité, (mot. pour doc.) 884; personnel, (sub.) 1014 et suiv.; dépôt de documents demandés au ministère, retard, (observ.) 2985.
Immigration : immigration japonaise au Canada, (débat sur mot. Borden pour doc.) 903 et suiv.; abolition des primes à l'immigration, (projet de résol. Cockshutt), débat, 1353 et suiv.; restriction de l'immigration japonaise, (débat sur mot. Borden) 2181.

FOSTER, hon. George Eulas.—*Suite.*
Tarif: tarif français et exportations des Etats-Unis, (int.) 929.
Buffles: achat, en vertu de quelle autorité ? (int.) 930.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 1012.
Steamers et brise-glace de l'Etat : (sub.) 1074 et suiv., 1144 et suiv.
Instruments aratoires: remboursements de droits, (int.) 1157.
Shepley, M., avocat: services, (int.) 1158, (mot. pour doc.) 1349.
Entrepreneurs: cautionnements, (int.) 1158.
Sénat: membres, dépenses. (int.) 1159.
Débats: comité, 4e rapp., (débat sur mot. Monk pour le faire annuler) 10733 et suiv.
Yukon: revenus et dépenses, (int.) 1160, dépenses, (int.) 1175; procès pour actes de corruption dans élections de 1904, (mot. pour doc.) 1178; état des affaires du Yukon, rapport de M. Beddoe, (mot. pour doc.) 1179, 2394; recettes et dépenses, (int.) 1402; terrains concédés dans les limites de la ville du Cheval-Blanc, (mot. pour doc.) 2896; conduite de M. Congdon, administrateur, enquête, (int.) 12654.
Temple, W. A., emploi, (int.) 1173.
Spiritueux: commerce au Yukon, (int.) 1173; vente prohibée, dans quelle zone, le long de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique ? (mot. pour doc.) 2104; quel mode adopté pour nommer magistrats de police chargés de faire respecter la loi à ce sujet, (int.) 8376.
Young, W. C., accusation contre lui. (int.) 1174.
Transport d'effets pour le compte de l'Etat par chemins de fer, (mot. pour doc.) 1177.
Wiley, Mme Louise F. et sa fille: réclamation, (mot. pour doc.) 1178, (mot. pour doc.) 1758.
Bonanza (Yukon): vol commis au bureau de poste, (int.) 1344.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8921 et suiv.
Importations : pour consommation intérieure. en 1907 et 1908 ? (int.) 13720.
Saint-Louis, Horace: emploi, (int.) 1402, 3084.
Ministre de la Marine et des Pêcheries : (hon. L. P. Brodeur), frais de voyage, (int.) 1403.
Steamers : de l'Etat, approvisionnement, (mot. pour doc.) 1574.
Steamer *Montcalm* : collision, (int.) 8558.
Collège militaire, de Kingston: approvisionnement, (mot. pour doc.) 1574.
Halifax: garnison, approvisionnement, (mot. pour doc.) 1574.
Ligne All-Red: projet de résol. Laurier, (débat) 13043 et suiv.; 13117 et suiv.
Ecole militaire permanente de Québec: approvisionnement, (mot. pour doc.) 1574.
Ministres et leur suite, frais de voyage, (mot. pour doc.) 1574.
Brodeur, hon. L. P., et sa suite: frais de voyage, (mot. pour doc.) 1756, argent reçu pour frais de voyage, (mot. pour doc.) 1757.
Service civil: commission, dépôt de son rapport, (int.) 1807, 2887; enquête du juge Cassels, quand va-t-elle comencer ? (int.) 6769; (débat sur observ. Borden) 7693 et suiv.; avocats Watson et Perron, instructions à eux données, (int.) 7867; (débat sur observ. Borden concernant rapport de la commission du service civil) 7906 et suiv.

FOSTER, hon. George Eulas.—*Suite.*
Saint-Jean, N.-B.: entrepôts frigorifiques, (mot. pour doc.) 1807, 2394.
" Natal Act " : sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1920 et suiv.
Assurances : bill (n° 42), intention de l'attaquer, article du " Star ", (explic.) 1929.
Steamer brise-glace: pour le détroit de Northumberland, (sub.) 1954 et suiv.
Steamer " Montcalm ": (sub.) 1955 et suiv., 1964 et suiv.
Pêcheries: traité de Washington et commission de la mer de Behring, durée des négociations, (int.) 2248.
Doukhobors: leurs mouvements dans l'Ouest, (int) 2302.
Marine et Pêcheries: ministère, état actuel, (observ.), débat, 8841 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (débat sur projet de résol. Pugsley) 2305 et suiv., 2311 et suiv.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, débat sur observ. Lake) 2364 et suiv., 2788; aliénation par le gouvt. Mackenzie, (int.) 2473, 3148, (mot. pour doc.) 3356 ; mode de concession des coupes de bois, (débat sur observ. Turriff) 9112 et suiv.
Dragage: baie de Matchedash: (débat sur explic. Bennett) 2470.
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (débat sur projet de résol. Pringle) 2515.
Compagnie dite " American Bank Note Company ": dernier marché pour impression de billets et timbres, (int.) 2686.
Ile du Prince-Edouard: pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2841 et suiv., 2849 et suiv.; réclamation de M. Haney, (mot. pour doc.) 2985.
Grains de semense: achat et distribution dans l'Ouest, bill (n° 94) à cette fin, en comité, 2882 et suiv.
Détenus: libérés avant l'expiration de la durée de leur condamnation, (mot. pour doc.) 2924.
Terres fédérales: documents demandés en 1906, au sujet de baux de location, soumissions manquant, (int.) 2984; appointement, (sub.) 10517 et suiv.
Sauvetage: primes, postes, (sub.) 3078 et suiv.
Elections: provinciales au N.-B., attitude du gouv. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3171 et suiv.; (int.) 3796.
Employés publics: ingérence dans les élections, (int.) 3343, 3434.
Elections provinciales du Nouveau-Brunswick: intervention de hon. Leblanc, (int.) 3713.
Entrepôts frigorifiques: correspondance (mot. pour doc.) 3833, oubli d'une lettre par le min. de l'Agricultire, (observ.) 4391.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (observ.) 4146 et suiv.
Banques: revision de la loi des, (projet de résol. Pringle) 4481 et suiv.
Champs de bataille nationaux, achat: bill (n° 111), 2e l., 4555 et suiv.; comité, 4570, 4586, 4682; bill (n° 219), idem, 1re l., 14180 et suiv.
Spain: commandant, frais de voyage, (int. Foster) 4582, 4864, 4865.

FOSTER, hon. George Eulas.—*Suite.*
Pêcheries: négociations de M. Bastedo, avec les provinces, au nom du Gouvt? (int.) 4584, 4864, 4865.
Main-d'œuvre orientale: embauchage, (int.) 4585.
Bassins de radoub: construction, encouragement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4872 et suiv.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (débat sur projet de résolution Fielding) 4888 et suiv.
Surveillance des eaux du nord du Canada, (sub.) 4946 et suiv.
Chambres des communes et Sénat: frais législatifs, (int.) 4959.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5274 et suiv.
Falconer, Kenneth: ses services au ministère des Chemins de fer, etc., (int.) 5293, 9309.
Budget: débat sur exposé budgétaire, 5382, 5395 et suiv., 5486 et suiv.
Buffles troupeau acheté par le Gouvt, où est-il? (int.) 5429.
Bernier: capitaine, sa mission, (int.) 5429; îles où il a arboré le drapeau, (int.) 5706.
Barrages flottants: bill (n° 49), comité, 5646 et suiv.
Hindous: immigrant au Canada, (int.) 5730.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5881 et suiv.; distribution du rapport de la commission aux députés, (observ. sur int. Borden) 6150 et suiv.
Canal Welland: jetées, (sub.) 5928 et suiv.
Intercolonial: (sub.) $1,400,000, 5951 et suiv.
Statistique: (sub.) 5952.
Milice: exercices annuels, (sub.) 5989 et suiv.
Approvisionnements de l'Etat: devraient être fournis sur soumissions, (projet de résolution Foster) 6064 et suiv.
Voies et moyens: comité, 6189.
Leithgow, Girouard et Congdon: positions occupées par eux au Yukon, durée, appointements, indemnités, etc., (int.) 6270.
Tabac: remaniement des droits, bill (n° 143), comité, 6771 et suiv.
Québec: fêtes du tricentenaire, l'association des vétérans de l'armée et de la marine y sera-t-elle représentée ? (int.) 7807, 8377.
Ladysmith, C. A.: jetée, coût, (int.) 8564.
Miel: importation depuis 1898, (int.) 8564.
Election de Stanstead; destruction de certaines pièces du dossier, (observ. Borden), débat, 9264 et suiv.
Chien de mer: réduction, usine à Canso, à qui appartient-elle, employés, coût ? (int.) 8566.
Fusil Ross : combien payé par le Gouvt. pour fusils Ross complétés et livrés ? (int.) 8568.
Milice: inspection des canons et de l'artillerie, qui la fait ? (int.) 8568; exercices annuels, (sub.) 10784, 14223 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8715 et suiv., 8726 et suiv.; comité, 12421 et suiv., 13595 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: (sub.) 9281 et suiv.
Assurances: projet de loi et sa présentation prochaine, (int.) 8781.

FOSTER, hon. George Eulas.—*Suite.*
Service civil: enquête par le juge Cassels, combien payé, par jour, à MM. Watson et Perron, avocats ? (int.) 9254; quand sera mis à l'étude le bill du service civil ? (int.) 11674.
Marine et Pêcheries: frais de déplacement du ministre, et remboursements, (int.) 9309.
Rapports: adoption, procédure y relative, (débat sur observ. Borden) 9319 et suiv.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence, (projet de résolution), débat, 9568 et suiv.; rejeté, 9657.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, (observ.) 9659 et suiv.
Session: longue durée, (observ.) 9659 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national : achat de rails, (int.) 9707.
Signaux: à l'île Brier, (int.) 9710.
Extincteurs à incendie : achat, (mot. pour doc.) 9726.
Boitte: réfrigération, aide, (observ.), débat, 9728 et suiv., 9869 et suiv., 9876 et suiv.
Banque de Saint-Jean, P.Q., déconfiture, (int.) 9783.
Terres: achat par M. Foster au nom de compagnie, mais pour son propre bénéfice, paroles attribuées à sir F. Borden, (explication) 9784, 9911.
Intercolonial: poursuite contre l'Intercolonial par A. W. Buleya, (int.) 9922; (sub.), $9,000,000, 10609 et suiv.; entretien, (sub.) 10706 et suiv.
Séance du matin: (débat sur mot. Laurier) 9931 et suiv.
Yukon: administration, (observ.), débat, 10039 et suiv.; gouvernement, (sub.) 10589 et suiv. ; placers, bill (n° 150), comité, 11029 et suiv.; bill (n° 169), modifiant loi du Yukon, comité, 11040 et suiv.
Intérieur: ministère, (sub.): administration centrale, 10156 et suiv.
Commerce: impression des relevés, (observ.), débat, 10196.
Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10202 et suiv.
Travaux publics: ministère, paiement des employés, retard, (int. et observ.) 10495, 10602 et suiv.
Steamer *Montcalm*: naufrage, rapport, (mot. pour doc.) 10604.
Graines de semence: distribution, (int.) 10604.
Baleine: pêche, (débat sur observ. McLean) 10772 et suiv.
Douanes: ministère, manière de faire voter les crédits, (débat sur observ. Cockshutt) 10958 et suiv.
Tunnel de la rivière Détroit: intérêts canadiens négligés, (débat sur observ. Clements) 10980 et suiv.
Chambres: réservées aux députés, insuffisance, (observ.) 11004.
Bibliothèque du Parlement: (sub.) 11013.
Sergent d'Armes, prévisions, (sub.) 11012.
Papier à imprimer et reliure, (sub.) 11015 et suiv.
Listes électorales des provinces, (sub.) 11018.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11152 et suiv., 11209 et suiv.

FOSTER, hon. George Eulas.—*Suite.*
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11223 et suiv.
Immigration: chinoise, bill (n° 184), modification de la loi, comité, 11277 et suiv.
Enquête du juge Cassels: les dépositions des témoins doivent être produites à la Chambre et ne l'ont pas encore été. Pourquoi ? (int.) 11317; rapport, dépôt, (int.) 11452, 11760; impression des dépositions, (mot.) 11865.
Billets fédéraux, émission, bill (n° 159), comité, 11325 et suiv.
Rentes viagères: pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11380 et suiv.
Terres détenues en vertu du système Torrens: fonds, (demande de renseignements) 11453 et suiv.
Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, 2e l., 11456 et suiv., comité, 11471 et suiv.
Winnipeg: hôpital pour les membres de la troupe permanente, (sub.) 11495.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11637 et suiv., 11811 et suiv.
Côté, Thomas: dépenses, pièces justificatives, (sub.) 11657 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11677 et suiv.; comité, 11980 et suiv., 12080 et suiv., 12540 et suiv.
Annapolis: port, (sub.) 11767 et suiv.
Plomb: primes, bill (n° 191), 2e l., 11794 et suiv.; comité, 11802 et suiv., (int.) 11979, production totale du plomb, (int.) 12293; 3e l., 12659 et suiv.
Lac Porter: canal, (sub.) 11824 et suiv.
Port-Hood: havre et passe nord, (sub.) 11835 et suiv.
Monnaie Royale: depuis quand en opération, etc.? (int.) 11859.
Phares: steamers pour service, (int.) 11863.
Clément, Jules d'Estimauville: emploi, (int.) 11863.
Dépêches: transport entre Port-Midway et Redway, (int.) 11863.
Coupes de bois: concessions, mensonges de M. Foster, (rép. à explications Turriff) 11867 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11880 et suiv.; comité, 12127, 12219 et suiv., 12774 et suiv.
Whitehorse: emplacement de ville, étendue, (int.) 12072.
Ottawa: commission d'embellissement, dépenses, (int.) 12077.
Traité franco-canadien: retard au sujet de sa ratification par le Sénat français, (observ. sur int. Borden) 14219.
Emprunt: de 1874, renouvellement en 1904 et 1907, commission payée, (int.) 12077; dernier emprunt, (demande de renseignements) 12806, montant, (int. Foster) 13291.
Traité avec la France, ratification, (int.) 12294.
Girouard, J. E.: membre du conseil du Yukon, l'est-il encore? (int.) 12538
Marine et Pêcheries, ministère: qui est sous-ministre? (int.) 12539.
Douanes: bill (n° 194), comité, 12581 et suiv.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12592 et suiv.
Congdon, F. T.: administrateur public, au Yukon, enquête sur son compte, mesures prises à cette fin, (int.) 13037, 14199.

FOSTER, hon. George E.—*Suite.*
Emprunts ou avances temporaires: non rachetés ou non échus le 31 mai ou le 30 juin respectivement, (int.) 13291.
Douanes: recettes et dépenses, en 1907 et 1908, (int.) 13292.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 3433 et suiv.
13e hussards: pourquoi n'a-t-il pas reçu de médaille pour services? (int.) 14215.
Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), 2e l., 13483 et suiv., comité, 13497.
Transcontinental: commission de construction, traitement, (int.) 13891, 14198.
Québec: pont, prise de possession de l'entreprise par le Gouvt, à quelle conditions? (int.) 13893; montants payés aux directeurs et fonctionnaires de l'ancienne compagnie, (int.) 14198.
Lainages: situation de cette industrie au Canada, mémoire des manufacturiers, adressé au premier ministre, (mot. pour doc.) 14096, 14199.
Revue financière: (observ.) 14097 et suiv.
Tunnels internationaux: droits sur les matériaux, (observ. sur déclaration Paterson) 14208.
Combustible: valeur combustible des houilles et tourbes, recherches, (sub.) 14252.
Essais: bureau à Vancouver, (sub.) 14257.
Commission des études géologiques: appointements et dépenses, (sub.) 14257.
Chambre des communes: employés, appointements, (sub.) 14261.
Artz, J. G.: employé au ministère des Finances, appointements, (sub.) 14261.
Dette publique: intérêt, (explication de certaines paroles prononcées à ce sujet) 14265 et suiv.
Milice: ministère, menaces proférées par le ministre au sujet de certains fonctionnaires conservateurs, (explication) 14265-14267.

FOWLER, George W., *King et Albert, N.-B.*
Affaires indiennes: (sub.) 653.
Arpentages, (sub.) 10464 et suiv.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9776 et suiv., 9792 et suiv.
Clifton: brise-lames, dépenses, (int.) 721.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence (débat sur observ. Foster) 9626 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7851 et suiv.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, (débat) 9682 et suiv.
Intercolonial: prolongement vers les Grands Lacs, (débat sur projet de résol. Emmerson) 2554.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 8188.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3059 et suiv.
Saint-Mary: édifice public, (sub.) 8197 et suiv.
Welland: édifice public, (sub.) 8203 et suiv.
Elections: provinciales, au N.-B., attitude Gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3165 et suiv.; ingérence de fonctionnaires, (observ.) 6961 et suiv.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3240 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Douanes: appointements et dépenses, dans les ports du Dominion, (sub.) 9906 et suiv.
Fusil Ross: (débat sur observ. Worthington contre l'usage de ce fusil) 9483 et suiv.; 9501 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses (débat sur observ. Perley) 5131 et suiv
Paiement des employés de l'Etat: retard, (observ.), débat, 10495 et suiv.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5890 et suiv.; dépôt du rapport du bureau des examinateurs, 8469; bill (n° 189), 2e l., 11930 et suiv.; comité, 12115 et suiv.; 12134 et suiv., 12256 et suiv.; paiement aux commissaires, (sub.) 13831.
Milice: exercices annuels, (sub.) 5999 et suiv., 10781 et suiv.
Intercolonial: (sub.) 10633 et suiv.
Forestiers: ordre indépendant des, tripotage de leurs fonds par MM. Foster, Bennett et Fowler, article du "Canada", (explic.) 6277.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6689 et suiv.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11353 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6739 et suiv.; agents, (sub.) 10425 et suiv., 10439 et suiv.
Antigonish: édifice public, (sub.) 7451 et suiv.
Banques: dépôt de la liste des actionnaires, 8470.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7495 et suiv.
Campbellton : quai, pilotis, (int.) 9017 ; bouées à gaz dans le port, (int.) 9017.
Tracadie: lazaret, (sub.) 7533 et suiv.
Lyall, Peter, entrepreneur des édifices du transcontinental, à Winnipeg, (int.) 8370.
Lac à la Tortue: établissement d'une réserve forestière, (débat sur obser. Schafner) 8016
Graines de semence; achat et distribution (int.) 13014-13015.
Collège presbytérien d'Halifax: bill (n° 154), en comité, 8032.
Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edward: bill (n° 20), comité, 8036 et suiv.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8047 et suiv.
Hamilton: salle d'exercices militaires, (sub) 8056 et suiv
Tuberculine: application et résultats, (int. Walsh) 9714.
Terres fédérales: appointements, (sub.) 10517 et suiv.
Expositions: (sub.) 11124 et suiv.
Rentes viagères: pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11385 et suiv.
Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, 2e l., 11460 et suiv.; comité, 11479 et suiv.
Fleuve Saint-Jean: quais, (sub.) 12601 et suiv.
Edifices publics: au Yukon, (sub.) 11547 et suiv.; à Ottawa, (sub.) 11553, 11556 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11715 et suiv., comité, 12054 et suiv.; 12085 et suiv.; 12540 et suiv.
Round-Hill: quai, (sub.) 11844 et suiv.
Elections: bill (n° 115), listes d'électeurs, comité, 12436, 13692 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Saint-Jean: port, dragage, etc., (sub.) 12616 et suiv.
Rivière Richelieu: améliorations, (sub.) 12643 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13233 et suiv., 13703.
Transcontinental: coût, débat sur déclaration de M. Graham) 13316 et suiv.
Indiens: (sub.) 13377 et suiv., 13394, 13833.
Intercolonial: améliorations à Frédéricton, (sub.), 13400; recettes brutes, (int.) 13890, 14190; gare de Newcastle, construction, inspecteur des travaux, int.) 14191.
Pont de Hillsborough: construction, réclamation de l'entrepreneur Haney, (sub.) 13405.
Commission des chemins de fer: (sub.) 13412-13413.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13437 et suiv., 13461 et suiv.
O'Halloran, O. F.: sous-ministre de l'Agriculture, augmentation de traitement, (sub.) 13526.
Recensement et statistique, (sub.) 13533.
Graines: pour encourager production de bonnes graines, (sub.) 13538 et suiv.; graines de semence, achat, (int.) 13723, prix payés pour transport (int.) 13723.
Employés publics: à Ottawa, augmentation d'appointements, (observ.) 13562.
Marine: entrepôts de la rue Sussex, à Ottawa, combien d'employés y a-t-il là ? (int.) 13719.
Mackenzie: capitaine, pensionnaire de l'armée britannique, (observ.) 13841.
Lignes télégraphiques, (sub.) 13842 et suiv.
Quilty, H. A.: a-t-il subi l'examen requis des chefs du mouvement sur l'Intercolonial ? (int.) 13890.
Souris, I. P.-E.: brise-lames, (sub.) 14015.
Chemins de fer: aide, bill (n° 215) à cette fin, comité, 14165 et suiv.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219) y relatif, 1ère l., 14179 et suiv.
Saumon: privilège de le pêcher à la seine, dans la rivière Ristigouche, (int.) 14199.
Débats: énergie et temps gaspillés en longs discours (sur observ. Kennedy) 14223.

GALLIHER, William Alfred, *Kootenay.*
Chemin de fer du sud de la Colombie: bill (n° 13), 1ère l., 365; 2e l., 705; comité et 2e l., 1527.
Chemin de fer de Calgary à Fernie: compagnie du, bill (n° 33), 1ère l., 629; 2e l., 809; comité et 3e l., 2434.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 996.
Chemin de fer Pacifique-Nord-Ouest: institution civile, bill (n° 54) 1ère l., 1153; 2e l., 1527.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1216 et suiv.
Monnaie Royale: (sub.) 1545.
Immigration japonaise: restriction (débat sur mot. Borden) 2124 et suiv.
Graines de semence: pour le Nord-Ouest, achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3024.
Lettres: distribution dans les banlieues, (débat sur proj. de rés. Monk) 3395 et suiv.

GALLIHER, William Alfred—*Suite.*
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3959 et suiv.
Terres fédérales : appointements, (sub.) 10553 et suiv.
Banque de Vancouver: institution civile, bill (n° 32), en comité, 4770.
Travaux publics : ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5136.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5346.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5650 et suiv., 5762 et suiv.
Gammel: Edith Maud Rosario, bill (n° 139) pour lui faire droit, 1ère l., 6179; 2e l., 6472; comité et 3e l., 7483-7484.
Voies et moyens: comité, 6219.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11174 et suiv.; 11196 et suiv.
Immigration chinoise, idem, bill (n° 184), loi, en comité, 6740 et suiv.
Immigration chinoise, idem, bill (n° 184), comité, 11287.
Tabac: remaniement des droits, bill (n° 143) à ce sujet, en comité, 6797 et suiv.
Yukon: exploitation des placers: bill (n° 150), 2e l., 8887.
Service civil: commission, (débat sur observ. Borden concernant son rapport) 7971 et suiv.
Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edouard: bill (n° 20), comité, 8034 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 9024 et suiv., 13922 et suiv.
Chemin de fer de l'Alberta à la Colombie-Anglaise, bill (n° 192), 1ère l., 11670.
Plomb: primes, bill (n° 191), 2e l., 11796 et suiv.; comité, 11802 et suiv.; 3e l., 12664.
Smith, Wm. B., brevet, bill (n° 198), 2e l., 13636.
Québec: pont, rapport de la commission ; raport du comité spécial chargé de l'étudier, (débat) 14079 et suiv.
Cannon, Catherine Ann: bill (n° 175) pour lui faire droit, (motion pour remise d'honoraires) 14190.

GANONG, Gilbert W., *Charlotte.*
Pianos: pour le président des Communes et celui du Sénat, (int.), 585.
Rails: achat du département des Chemins de fer, (int.) 9713.
Elections: provinciales, intervention du gouvt. fédéral, (sur int. Foster) 3807.
Subvention à la compagnie de houille et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick, (int.) 9714.
Intercolonial: (sub.) 10648 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat aux observ. Perley) 514 et suiv.
suiv.
Salles darmes: construction, (sub.) 11432 et suiv.
White-Head: quai, construction, (int.) 6766.
Edifices publics: à Ottawa, (sub.) 11552.
Richiboutou : quai, dimensions, (int.) 13036.
Anse-aux-Phoques: dragage, (int.) 6766.
Léonardville: quai, construction, (int.) 6767.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7858.
Grand-Manan: nationalisation des lignes de télégraphe reliant l'île de Grand-Manan à la terre ferme, (int.) 6767.
Glucose: importation, (int.) 7314.

GAUVREAU, Charles-Arthur, *Témiscouata.*
Phares: rapport à ce sujet, (mot. pour doc.) 723; salaires et allocations des gardiens, (sub.) 4955.
Littérature: encouragement, article de la "Patrie", (int.) 1339.
Compagnie d'assurance "Mutuel Reserve; le min. des Finances sait-il qu'elle est entre les mains d'un séquestre aux Etats-Unis? (int.) 3613.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13572 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (rép. à observ. Monk) 4201.
Fonds de pension: des employés de l'Intercolonial, inscription de certains employés sur la liste du fonds de pension, (int.) 4772.
Intercolonial: gare à la Rivière-du-Loup, état déplorable des abords, améliorations à faire, (int.) 5708; gare à Rivière-Trois-Pistoles; construction, (int.) 13289.
Préposé aux engagements à Québec, (M. J. U. Gregory), et son aide, (int.) 12287.

GEOFFRION, Victor, *Chambly et Verchères.*
Hodgins, Major: rapport du comité d'enquête sur ses accusations au sujet de la construction du Transcontinental, (motion pour adop.) 8914, (explications), 12883.
Longueuil: édifice public, (sub.) 7660 et suiv.

GERMAN, William Manly, *Welland.*
Canal Welland: arpentage, (sub.) 12520.
Compagnie du pont de la grande île de Niagara: bill (n° 48) 1ère l., 923; 2e l., 1103; comité et 3e l., 2434.
Port-Colborne: élévateur, travaux, (sub.) 12826 et suiv.
Compagnie de transport et d'emmagasinage du Dominion: institution civile, bill (n° 84), 1ère l., 1928; 2e l., 2142.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3199 et suiv.
Amirauté: justice, pensions aux juges et greffiers, (projet de résol. Aylesworth) 5057 et suiv.

GERVAIS, Honoré, *Saint-Jacques, Montéal.*
Accise: employés à Montréal, augmentation de salaire, (sub.) 848.
Amirauté: au Canada, modification de sa juridiction, (observ. sur projet de résol. Aylesworth) 2984; administration de la justice, pensions aux juges et greffiers, (observ. sur projet de résol. Aylesworth) 5051 et suiv.
Banques: bill (n° 160), pour modifier la loi des banques, comité, 11489 et suiv.; pourquoi ne peut-on se procurer, à la sous-trésorerie, à Montréal, des pièces nouvelles frappées à l'hôtel des monnaies d'Ottawa? (int.) 11489 et suiv.
Chemins de fer: quelle compagnie doit toucher la subvention concernant construction d'un embranchement de 200 milles pour relier Montréal au Transcontinental? (int.) 13974.
Code criminel: bill (n° 92) pour le modifier de façon à éviter l'intervention d'un jury dans causes pour libelle, 1re l., 2634; bill (n° 96) idem, contre coalitions pour entraver le commerce, 1re l., 3082.

GERVAIS, Honoré—*Suite.*
Compagnie d'assurance Anglo-Canadienne: bill (n° 126) pour en changer le nom et le siège social, 1ère l., 5482; 2e l., 5704.
Compagnie dite "Dominion Guarantee Company, Limited": bill (n° 127) 1re l., 5482; 2e l., 5704.
Compagnie d'assurance "Travellers' of Canada", sur la vie: institution civile, 1ère l.. 629; 2e l., 1102; comité et 3e l., 5291-5292.
Cour suprême: bill (n° 91) pour modifier loi de façon à fixer un chiffre uniforme pour tout appel, 1re l., 2633, 2634.
Débats: comité des, ses pouvoirs, (mot.) 855; nomination de M. H. R. Holmden pour faire index analytique de la version anglaise des Débats, 1er rapport, 2683, (mot. pour adop.) 2683; 2e rapport, augmentation des appointements des sténographes, (dépôt) 7313; 3e rapport, publication plus rapide de la version française, (dépôt) 7313; (mot. pour adop. du 2e rapport), 8206; 4e rapport, nomination de MM. Edouard Charlier et Rodolphe Girard, (motion pour adop.) 9252; (débat sur motion Monk pour faire annuler le 4e rapport) 10719 et suiv.; (motion pour adoption du 2e rapport, augmentation des appointements des sténographes) 13889.
Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (mot. pour doc.), débat, 3104 et suiv.
Institut des architectes du Canada: institution civile, bill (n° 88), comité, 5613 et suiv., 5644, 6046, 6222 et suiv.; 3e l., 6224.
Juges: de la cour de circuit de Montréal, augmentation de leur traitement, (motion à cette fin) 13183.
Marine marchande: bill (n° 17) pour modifier loi, 2e l., (débat), élévateurs flottants, 3542 et suiv.
Montréal: administration défectueuse, propos du secrétaire d'Etat, (protestation) 4230
Service civil: bill (n° 189), pour modifier la loi y relative, comité, défense des droits et privilèges des sténographes, traducteurs et autres employés de la Chambre) 12118 et suiv.

GIRARD, Joseph, *Chicoutimi et Saguenay.*
Chemin de fer Trans-Canada, compagnie du, bill (n° 107), 1ère l., 3985; 2e l., 4409; comité et 3e l., 5620-5622.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5093.
Chicoutimi et Saguenay; comtés, comment l'argent public y est dépensé, (observ.) 13853 et suiv.

GORDON, David Alexander, *Kent-est.*
Giraud, Eugène François: brevet, bill (n° 52) 1ère l., 1153; 2e l. et comité, 1527; comité et 3e l., 2434.
Waugh, James S.: agent d'immigration, emploi, (mot. pour doc.) 1757.
Immigration: agents dans l'Ontario, (observ. Clements) 3288 et suiv.
Chatham: inondations, (sur observ. Clements) 4942.
Cigarettes: interdiction, (observ.) 5479.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10370.

GRAHAM, hon. George Perry, *Brockville.*

Chemins de fer et Canaux: ministère, rapport, (dépôt) 7.
Commission de construction du Transcontinental: rapport, (dépôt) 7
Commission des chemins de fer: rapport, (dépôt) 7.
Commerce: ministère, rapport, (dépôt) 7.
Chemin de fer transcontinental national : milles en voie de construction, coût, etc., (int. Foster) 173; personnel des ingénieurs, nominations et changements, (int. Macdonell) 374, 706; sous-ingénieur divisionnaire à Kenora, (int. Macdonell) 928; fournitures, (int. White) 1166; transport des fournitures, (int. Boyce) 2004; longueur de la division est, (int. Borden) 5811; entreprises adjugées, (int. Foster) 6950; inondation, (rép. à observ. Borden) 9315; fournitures transportées par voies américaines, (int. Armstrong) 9455.
Canal Welland: prix d'affermage de ses eaux, (int. Lalor) 182; détournement d'eau, (int. Cockshutt) 930; éclairage à l'électricité, etc., (sub.) 12807; piliers et ponts, (sub.) 12820; arpentage du canal, (sub.) 12820 ; élargissement près de Welland, (sub.) 12824.
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance entre convois, (sur observ. Taylor) 201 et suiv., 452.
Belleville: compagnie du pont, bill (n° 20), comité, 8953 et suiv., 8959 et suiv., 9497 et suiv.
Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et de l'Ouest, pouvoirs, (int. Owen) 250.
Paiements des employés de l'Etat, retard. (observ.) 10485.
Sémaphores de chemins de fer: nouveau modèle, (int. Elson) 252.
Canal de Cornwall: accident, (déclaration à ce sujet), 11670, 12772; élévateur de portes, (sub.) 12841; pas encore ouvert à la navigation, (int. Pringle) 13298.
Prescott-Junction: correspondance des trains, (int. Reid) 453.
Port-Colborne : améliorations, élévateur, (sub.) 12825.
Intercolonial. correspondance des trains à Harlaka, (int. Morin) 453; wagons automobiles, combien construits, (int. Lefurgey) 588; retard d'un convoi à Tatamagouche, (int. Stanfield) 1345; atelier de locomotives à Truro, (int. Stanfield) 2008, employés se mêlant d'élections municipales, (int. Sproule) 2986.
Ile du Prince-Edouard: tunnel, construction, (int. Martin) 584; service du chemin de fer à Murray-Harbour, (int. Martin) 591; embranchement du chemin de fer, recettes et dépenses, (int. McCarthy) 879; nouvel embranchement, de Stanley-Bridge à New-London, (mot. McLean pour doc.) 882; plaintes au sujet du chemin de fer, (int. Martin) 1170; horaire du chemin de fer, (int. Martin) 1170; service des dépêches, (sur mot. Martin pour doc.) 1253; vente des journaux sur ce chemin, soumissions, (int. Lefurgey) 8840.
Entrepôts frigorifiques: N.-B., achat de terrain, (int. Daniel) 585.
Canal du Sault-Sainte-Marie: construction, (sub.) 12838.

GRAHAM, hon. George Perry.—*Suite.*

Chemins de fer: loi des, bill (n° 3), 2e l., 604; statistique des, pour 1907, (dépôt) 1401; loi des, bill (n° 6), 2e l., 3471 et suiv., 3511; bill (n° 4), idem, 2e l., 3536.
Téléphone: pose de fils au-dessus des voies ferrées, (int. Barr) 716.
Canaux de Québec: concasseur et rouleau à vapeur pour chemins, (sub.) 12839.
Port-Maitland: jetées, construction, (int. Lalor) 717.
Canaux du Saint-Laurent: bureau régional, (sub.) 12840.
Chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson: subventions, (int. Boyce) 925.
Canal de Lachine: murs, (sub.) 12841.
Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord: subvention, (int. Boyce) 926.
Canal de Chambly: pour achever de macadamiser le chemin de halage, (sub.) 12841.
Yukon: taux de transport (int. Thompson) 927.
Canal Murray: logements pour préposés aux ponts, (sub.) 12841.
Canal Rideau: améliorations, (sub.) 12842.
Commission des chemins de fer: demandes à elle présentées, (int. Barr) 1155; augmentation du personnel de la commission, bill à cette fin, et avis de projet de résolution, aussi à cette fin, 3895-3896.
Canal de la Trent: travaux, (int. Hughes) 1160; travaux sur tributaires, (int. Hughes) 1161; construction, marchés à ce sujet, (int. Porter) 1801; quand pourrons-nous avoir le rapport des études faites? (int. Lennox) 7255, 7322; niveau de l'eau du lac Cameron, (int. Hughes) 10238; dragage, (sub.) 12840; nouvelle écluse et digue, (sub.) 12842.
Bobcaygeon: barrage, (int. Hughes), 1160, (projet de résol. Hughes), 3102 et suiv.
Pont de Québec: à qui les matériaux de construction? etc., (int. Worthington) 1344; commission, dépôt de son rapport, 7438; impression de son rapport, (int. Monk, 10798; mesures prises par le Gouvernement pour retirer de l'eau les débris du pont, (int. Morin), 10799.
Hunter, Henry C.: emploi, (int. Stanfield), 1345.
Canal de Soulanges: améliorations, (sub.), 12839.
Ile du Prince-Edouard, (suite): résidence du chef de gare à Bear-River, I.P.-E., (int. McLean) 1804; pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2849 et chefs de gare, appointements, (int. Lefurgey) 3350; construction d'embranchements de chemins de fer, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3380; gare d'Ama, construction, (int. Lefurgey), 6956; embranchement de Harmony à Elmira, (projet de résolution), 12656.
Haney, M. J.: réclamation, (int. Reid), 1806, (mot. Foster pour doc.), 2985, (mot. Barker pour doc.), 3152; le Gouvernement l'a-t-il admise? (int. Martin), 7439.
Canal de Beauharnois: bail, (mot. Bergeron pour doc.), 1808.
Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, 13028 et suiv.
Chemin de fer Sud-Ontario-Pacifique: bill (n° 16), 3e l., 2001.

GRAHAM, hon. George Perry.—*Suite.*
Spiritueux: vente prohibée, dans quelle zone, le long de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique? (mot. Foster pour doc.), 2104.
Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. Northrup pour doc.), 2913 et suiv.
Dragage: de la rivière Holland, (int. Bennett) 3087, 3147.
Intercolonial, (suite): inégalité d'appointements des commis et facteurs, (int. Stanfield), 3088; employés se mêlant d'élections, (int. Foster), 3343, 3434; corresponance des trains à la jonction d'Harlaka, (int. Morin), 3435; réorganisation de la comptabilité, coût, explic.), 5486; retards des trains, (int. Forget), 5715; agrandissement des installations à Halifax, 5793; matériel roulant, 5794; améliorations: à Sainte-Rosalie et à Pictou, 5805; (sub.) $1,400,000, 5949; augmentation du tarif pendant l'hiver, (int. A. A. McLean), 6266; réclamations contre l'Intercolonial, pour dommages, (rép. à int. Daniel), 6274; régularité du train dit "Ocan Limited", en 1907, (int. Forget), 6328; atelier à Truro, construction, (int. Stanfield), 6517.
Compagnie d'embranchements du G.-T.-P., bill (n° 151), en comité, 9827 et suiv.
Canaux: appointements et réparations, (sub.), 10800; statisticiens des canaux, (sub.), 10814.
Chemins de fer et Canaux: appointements du personnel et dépenses casuelles, (sub.), 10821; statistiques, (sub.), 10824; travaux divers, (sub.), 10825; arbitrages et sentences arbitrales, (sub.), 10825; études et inspection (sub.) 10835, 10837; employés surnuméraires n'ayant pas subi d'examen, etc., (sub.), frais de justice, (sub.) 10857; causes devant la commission des chemins de fer, frais, (sub.), 10862.
Chemins de fer projetés: entre Truro et autres points, explorations, (int. Stanfield), 3087.
Trafic: obstruction dans le comté d'Haliburton, inondation, etc., (mot. Hughes pour doc.), 3097.
Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3114.
Brunet, A.: pour le rémunérer comme représentant du Gouvt. dans la compagnie du G.T.P., $2,000, 10380.
Canal de Beauharnois: enquête, frais, (int. Bergeron) 3148.
Congrès international de Bruxelles: souscription, (sub.) 10879.
Chemin de fer électrique radial d'Hamilton: bill (n° 25) en comité, 3339, 3844 et suiv.; 3e l., 4730 et suiv.
Commission des chemins de fer: entretien et fonctionnement, (sub.) 10887.
Hunter, Henry C., employé, participation à une élection, (int. Stanfield) 3350.
Grand Tronc-Pacifique: inspection, 10892.
Canal de Soulanges: irrégularités, (int. Bergeron) 3552; enquête contre M. Sauvé, surintendant, rapport de M. Boyer, (mot. Monk pour doc.) 9722, 10362.
Elections: provinciales, intervention du gouvt. fédéral, (sur int. Foster) 3802.
Haney, J., réclamation, (int. Barker) 3833.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3943 et suiv.

GRAHAM, hon. George Perry.—*Suite.*
Maher, James: réclamation en dommages au sujet d'expropriation de terrains, (int. Martin) 3985.
Commission des chemins de fer: augmentation du personnel, (projet de résol. Graham) 4058 et suiv.; bill (n° 112), à ce sujet, 1ère l., 4089; 2e l. et comité, 5173; comité, 8909; 3e l., 8913.
Chemins de fer et Canaux: (exposé général de la situation) 4598 et suiv.
Compagnie d'énergie "Dominion": quand le bill "H", du Sénat, sera-t-il déposé devant la Chambre, (int. Cockshutt) 11456.
Chemin de fer de Saskatoon à Dawson; bill (n° 70), en comité, 4734.
Canal de la Trent: extension de la rivière Holland, (int. Lennox) 12540.
Québec: pont, rapport de la commission y relative, (dépôt) 4756; impression d'exemplaires, (int. Gorden) 8558; enquête, noms des jurés du coroner, (int. Robitaille) 8370; administrateur responsable, président et ingénieur de la compagnie du pont, avant l'effondrement? (int. Robitaille) 8560; dépôt du rapport de la commission) 11452.
Fonds de secours des employés des réseaux de l'Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, bill (n° 117) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 4766; 2e l., comité et 3e l., 5203-5204.
Chemins de fer: bill (n° 118) pour modifier la loi des, afin de placer les télégraphes sous le contrôle de la commission des chemins de fer, comme on l'a fait pour les chemins de fer, 1ère l., 4852; 2e l., 11142; comité, 11155; 11675, 12171; 3e l., 12184, 12218.
Le Gouvernement a-t-il fait des levés au sujet de certains chemins de fer projetés en Nouvelle-Ecosse? (rép. à int. Stanfield) 5259.
Fonds de pension des employés de l'Intercolonial, inscription de certains employés sur la liste du fonds de pension, (int. Gauvreau) 4773.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5263.
Chemin de fer canadien du Pacifique: $600 à lui verser pour emplacement de voie, (sub.) 5808.
Canal de Lachine: murs, reconstruction, (sub.) 5914; voie d'eau à l'écluse n° 1, (sub.) 5924; personnel, appointements, (sub.) 5952.
Canal des Galops: (sub.) 5923.
Canal Welland: jetées d'entrée à Port-Maitland, (sub.) 5926.
Canal Rideau: (sub.) 5943.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 8193 et suiv.
Statistique, (sub.) 5952.
Transports maritimes: trusts, augmentation des taux quant aux marchandises canadiennes, (débat sur observ. Owen) 6181 et suiv.
Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta; bill (n° 125), en comité, 6467.
Chemin de fer d'Ottawa à Brockville: bill (n° 74) amendements du Sénat, 6470 et suiv.

GRAHAM, hon. George Perry.—*Suite.*
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.-E. et de l'Intercolonial par le "chemin de fer Interprovincial", (débat sur projet de résolution Hughes) 6560 et suiv.
Intercolonial: tuyaux en béton, acquisition, soumissions, (int. Armstrong) 6954; accident entre St-Hyacinthe et Québec, (int. Hughes) 7321; état sanitaire de la gare de Truro, (int. Stanfield) 7558; M. J. A. Pratte, employé à la Rivière-du-Loup comme agent de messagerie, (int. Morin) 7804; fourniture de la glace, (int. Stanfield) 7806.
Chemin de fer transcontinental national: protestation au sujet d'acquisition de terrains, (int. Barker) 6955; combien de milles complétés jusqu'à présent dans la province de Québec? (int. Monk) 6958; accidents au cours de la construction, moyens à prendre pour les prévenir, (débat sur observ. Blain) 6971, 7807; (rép. à int. Talbot) 7174; accident de Kenora, enquête, (int. Smith) 11142; nationalité des entrepreneurs du chemin, (int. Wilmot) 8313; inondation, (int. Borden) 9011; qui est le médecin employé par la commission de construction, et quel est son traitement? (int. Morin) 9021; achat de rails, (int. Foster) 9708; coût estimatif de la division est, (int. Borden) 9709; limite est, section des Montagnes, et limite ouest, section des Prairies, détermination, (int. Barker) 9709; quelles parties entre Grand-Falls et Moncton données à l'entreprise? (int. Crocket) 9709; coût des travaux, (int. Borden) 11978, 12353.
Elections: ingérence de fonctionnaires, (débat sur obser. Fowler) 6962 et suiv., (rép. à int. Borden) 7168.
Chemin de fer canadien du Pacifique: prolongement de Moose-Jaw à Lacombe, (débat sur observ. Knowles) 8023.
Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edouard: bill (n° 20), en comité, 8033 et suiv.
Souris, I.P.-E.: quai, construction, (int. McLean) 8095.
Valleyfield: rupture d'un barrage, inondation, (observ. Bergeron) 8178, 8376.
Intercolonial: emploi du français, (int. Lavergne) 8313; retard des trains express des Provinces maritimes, (int. Reid) 9020; somme payée à M. Wallberg pour construction d'un nouvel atelier à Moncton, (int. Crockett) 9312; intervention des employés dans les élections provinciales, (observ. Borden) 10244; (sub.) $9,000,000, 10609 et suiv.; entretien, (sub.) 10706 et suiv.; embranchements d'Oxford à Picton, de Picton à l'usine Copper Crown, de Moncton à Picton, (int. Stanfield) 11259-11260; trains du dimanche, (int. Bergeron) 11260; traverse, livraison, (int. Stanfield) 12656; agrandissements: à Halifax 12842; à Sydney, Antigonish, Stellarton, Pictou, New-Glasgow, Truro, Springhill-Junction, 12845-12849.
Lyall, Peter: entrepreneur des édifices du terminus du transcontinental, à Winnipeg, (int. Fowler) 8370.
Aciérie d'Algoma: suspension de ses opérations, (int. Borden) 9011; achat de rails de cette aciérie, (int. Boyer) 9713.

GRAHAM, hon. George Perry.—*Suite.*
Québec: pont, écroulement, quand sera imprimé le rapport de la commission d'enquête à ce sujet? (int. Monk) 9013; le pont servira-t-il aux piétons et aux voitures? (int. Jackson) 11265.
Employés publics: nomination, devrait se faire d'après le mérite, (débat sur observ. Foster) 9648 et suiv.
Rails: achat du département des chemins, (int. Ganong) 9713.
Chemins de fer: subventions et chartes accordées en 1894 et depuis juillet 1896, (int. Ames) 9715.
Compagnie de houille et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick: subventions, (int. Ganong) 9714.
Port-Mulgrave, N.E.: quais, sont-ils propriété de l'Etat? (int. Stanfield) 9718; (int. Crocket) 10178.
Canal de Cornwall: accident, (int. Borden) 11977.
Chemin de fer transcontinental-national, (suite) : classification des travaux ; (int. Lennox) 12654, 12655; (sub.): 12854; ateliers, 12867; machines pour ateliers, 12874; matériel roulant, 12874; agrandissements à Saint-Jean, 12874; travaux entre Indiantown et Blackville, 12875.
Intercolonial, (suite), (sub.): prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 12844; améliorations à North-Sydney, à Mulgrave, à Amherst, à Sackville, 12844-51; dédoublement de la voie sur certaines parties de la ligne, 12852; améliorations à Campbellton et à Sainte-Rosalie, 12875-12876; travaux le long de la ligne, 12876; pour renforcer ponts, 12877; gare du lac au Saumon, construction, (int. Monk) 13289; gare à Rivière-Trois-Pistoles, construction, (int. Gauvreau) 13289; passage à niveau entre Saint-Cyrville et Drummondville, élimination, 13398; détournement de la ligne à Chatham et à Sydney-Mines, 13400, 13401; améliorations à Fredericton, 13400; rameau jusqu'au quai de Petit-Rocher, 13401.
Ile du Prince-Edouard, (suite): embranchement entre Harmony et Elmira, construction (projet de résolution), 13032; bill (n° 202) à cette fin, 1ère l., 13033; 2e l., 13264; comité, 13267; 3e l., 13280.
Réclamation Haney, au sujet du pont de Hillsborough, (sub.) 13405; embranchements, études (sub.) 13407.
Steamer "Bessie-Butler": le Gouvt. en est-il propriétaire? (int. Hughes) 13035.
Richibouctou: quai, dimensions, (int. Ganong) 13037.
Canal de Soulanges: enquête Sauvé, frais du commissaire-enquêteur Boyer, (int. Monk) 13037.
Transcontinental: coût, (déclaration) 13299 et suiv.; rails d'acier, achat, (int. Boyce) 13419, 13721; commission du Transcontinental; traitements, (int. Foster) 13891, 14198.
Butler, J. M.: sous-ministre, augmentation de ses appointements, (sub.) 13397.
Intercolonial, (suite), (sub.): études d'un tracé, depuis Moncton ou Amherst, jusqu'à Truro, 13402 ; approvisionnement d'eau, augmentation, 13405; situation des employés depuis que l'embranchement de Pictou est relié à la section Sydney-Oxford, (int. Stanfield) 13418; construction de la gare d'Amqui, coût, (int. Monk) 13419;

GRAHAM, hon. George Perry.—*Suite.*
recettes brutes de l'Intercolonial, (int. Fowler) 13890, 14191; gare de Newcastle, construction, inspecteur des travaux, (int. Fowler) 14191.
Canal de la Trent, (sub.): dommages causés par l'inondation, 13411.
Canal de Cornwall, (sub.): écluse n° 18, accident, réparations, 13412; manque d'eau, (int. Pringle) 13743.
Carillon: digue, travaux à travers les glissoirs, (sub.) 13412.
Commission des chemins de fer: (sub.) 13412.
Chemins de fer: subventions, (projet de résolutions y relatives), dépôt, 13724 et suiv., 13952; bill (n° 215) à ce sujet, 1ère et 2e l., 13987, 14157; comité, 14157; 3e l., 14170.
Commission des eaux limitrophes: protection des intérêts canadiens, (débat sur observ. Broder) 13812.
Québec: pont, prise de possession de l'entreprise par le Gouvt., (projet de résolution à cette fin) 13739.
Canaux: employés travaillant à l'éclusement des navires, de minuit samedi, à minuit dimanche, (sub.) 13838; montants payés aux directeurs et fonctionnaires de l'ancienne compagnie, (int. Foster) 14198.
Richard, Joseph: indemnité pour perte de son cheval tué au canal de Lachine, (sub.) 13838.
Quilty, H. A.: a-t-il subi l'examen requis des chefs du mouvement sur l'Intercolonial? (int. Fowler) 13890.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, (projet de résolution) 13924 et suiv., bill (n° 213) à cette fin, 1ère l., 13949; 2e l., et comité; 3e l., 14096.
Chemin de fer Canadian-Northern: aide, (projet de résolution) 13949; bill (n° 214) à cette fin, 13952, 1ère l., 13952; 2e l.,, comité et 3e l., 14096; inspection, rapport, (int. Lake) 14154.
Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec: prise de possession de l'actif de la compagnie du pont de Québec par le Gouvt., (projet de résolution, motion pour comité), 14092; bill (n° 217) à cette fin, 1ère l., 14093; 2e l. et comité, 14170; 3e l., 14173.
Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14153.
Canal de Beauharnois: bail consenti au syndicat Robert, (int. Bergeron) 14155.
Canal de Bradford: construction, (int. Lennox) 14156.

GRANT, George D., *Ontario-nord.*
Chemin d'Ottawa-Brockville-Saint-Laurent: bill (n° 74), 1ère l., 1648; 2e l., 2002; comité et 3e l., 4408; amendements du Sénat, 6170.

GREENWAY, Thomas, *Lisgar.*
Elections: fédérales, listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8253 et suiv.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1411.

GUTHRIE, Hugh, *Wellington-sud.*
Chemin de fer Sud-Ontario-Pacifique, bill (n° 16), 1ère l., 365; 2e l., 706; 3e l., 2001-2002.

GUTHRIE, Hugh.—*Suite.*
Haute cour subsidiaire de l'ancien ordre des Forestiers au Canada: bill (n° 62), 1ère l., 1336; 2e l. et comité, 1528; comité, 5292, 5394; 3e l., 5395.
Ecoles techniques: établissement, (mot. pour comité d'enquête à ce sujet), débat, 2958 et suiv.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6) pour la modifier, 2e l., 3458 et suiv.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), en comité, 3481, 3835 et suiv.
Compagnie dite "Eastern Trust Company": bill (n° 103), 1ère l., 3793; 2e l., 4409; comité et 3e l., 6472.
Compagnies: bill (n° 104) pour modifier loi y relative, 1ère l., 3793.
Taxe: sur les commis-voyageurs, abolition, (int.) 6055.
Budget: exposé budgétaire, (débat), 6283.
Banque anglo-canadienne et continentale: institution civile, bill (n° 141), 1ère l., 6327; 2e l., 6473; comité et 3e l., 8090.
"Northern Bank et Crown Bank" du Canada: bill (n° 156), 1ère l., 6833; 2e l., 6950; comité et 3e l., 8091-8092.

HAGGART, hon. John Graham, *Lanark-sud.*
Transcontinental: (sub.), 12866; coût, (obs. sur déclar. de M. Graham) 13301 et suiv.
Intérieur: (sub.), 640.
Transcontinental: (sub.), 12866; coût, (observ. sur déclaration de M. Graham) 13301 et suiv.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 1010.
Plomb: primes, bill (n° 191), comité, 11804 et suiv.
Indiens: vente de leurs terres, (débat sur observ. Boyce), 13788.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux), 1217 et suiv., débat sur mot. Foster, idem, 1846.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13945.
Monnaie Royale: (sub.), 1509.
Chemin de fer "Canadian-Northern": aide, 13952.
Chemins de fer: aide, 13960 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: études, rapport, (mot. pour doc.) 1807; bill (n° 47), en comité, 3770, 3954 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley), 2343.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake), 2427 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: ministère, adjucations d'entreprises, ouvertures des soumissions, (observ.), 2835; exposé général par M. Graham, (observ.) 4628 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2842 et suiv., 2850 et suiv; construction d'embranchements de chemins de fer, (débat sur mot. Martin pour doc.), 3383 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.), 3120.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5689 et suiv.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.), 5894; enquête, lettre du juge Cassels au premier ministre, (observ. sur int. Borden), 6433 et suiv.

HAGGART, hon. John Graham.—*Suite.*
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6733 et suiv.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett), 7073 et suiv.
Compagnie d'assurance Occidentale, contre le feu, bill (n° 131), en comité, 8090.
Compagnie d'embranchements du G.-T.-P., bill (n° 151), en comité, 9159 et suiv, 9912.

HALL, R. R., *Peterborough-ouest.*
Compagnie dite "Dominion Lumber and Power Development Company": institution civile, pétition à cette fin, (dépôt,) 1798; bill (n° 172), institution civile, 1ère l., 9450; 2e l., 9605.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 10.

HENDERSON, David, *Halton.*
Ciment : laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11627 et suiv.
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance à établir entre les trains, (débat sur observ. Taylor) 200 et suiv.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10788 et suiv.
Impressions et papeterie: (sub.) 637.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13247.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (débat) 827 et suiv.
Postes: tarif à un cent dans les villes, bill (n° 162), comité, 11227 et suiv.
Accise: inspecteur, (sub.) 845 et suiv.
Broute: droits de quaiage, en 1908, (int. 13722.
Commerce: impression des relevés, (débat sur observ. Foster) 10198.
Tabac: timbres, (sub.) 848: industrie du tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau), débat, 948; interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11219.
droits perçus en 1908, (int.) 13721.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11191 et suiv.; 3e l., 11305.
Convention franco-canadienne: (discussion), 1262.
Inspection et vente: bill (n° 148), comité, 11082.
Immigration: abolition des primes, (projet de résol. Cockshutt), débat, 1377.
Expositions: (sub.) 11086 et suiv.
Sucre: importation en 1908, (int.) 13722.
Steamer "Moncalm": (sub.) 1980.
Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10214 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) 2319 et suiv.
Bétail: canadien, pur-sang, droit de $100 sur exportation aux Etats-Unis, (observ.) 2865.
Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (sub.) 2876 et suiv.; achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3038.
Banque de Winnipeg: institution civile, bill (n° 19), en comité, 2887.
Postes: tarif d'un sou, (int. Macdonell) 3269; arrangements postaux entre le Canada et Etats-Unis, (explic. Lemieux) 3275 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3310 et suiv.
Or et argent: marque, bill (n° 197), comité, 13187 et suiv.

HENDERSON, David.—*Suite.*
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, en comité, 3718 et suiv.
Tempérance: bill (n° 197) pour modifier la loi y relative, comité, 14187.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3855, 3879 et suiv.; 3e l., 4730 et suiv.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219), comité, 14183.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3943 et suiv.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4703 et suiv.
Primes: somme payée, de 1903 à 1907, (int.) 4773.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5336 et suiv.
Edifices publics: loyers, (sub.) 11535 et suiv.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 8192.
Postes: réduction du port des lettres locales à un cent, et nomination d'un surintendant des postes, bill (n° 162), 1ère l., 8309.
Pénitenciers: (sub.) 5758, 5769 et suiv., 5778 et suiv.
Voies et moyens: (sur mot. Fielding pour comité) 6185.
Welland: édifice public, (sub.) 8204.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6447, 6477; bill (n° 145) à cette fin, comité, 6710 et suiv.
Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta: bill (n° 125), en comité, 6468.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7485 et suiv.
Compagnie d'embranchements du G.T.P., bill (n° 151), en comité, 9164.
Chemin de fer canadien du Pacifique: prolongement de Moose-Jaw à Lacombe, (débat sur observ. Knowles) 8025 et suiv.
Collège presbytérien d'Halifax: bill (n° 154), en comité, 8031.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8053.
Hamilton: salle d'exercices, (sub.) 8059 ; hôtel des postes, (sub.) 8060.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: institution civile, bill (n° 153), en comité, 8089.
Documents publics: garde des, (débat sur observ. Blain) 8165 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11750 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13675 et suiv., 13894, 13922 et suiv.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13934 et suiv.

HERRON, John, *Alberta.*
Arpentages: (sub.) 10473 et suiv.
Chemin de fer Macleod-Cardston-Montana: compagnie du, bill (n° 22), 1ère l., 449 ; 2e l., 706; comité et 3e l., 1964.
Affaires indiennes: (sub.) 656.
Immigration: agents, (sub.) 10353 et suiv.
Terres fédérales: ventes, etc., de terrains miniers à Hough & Cie; (mot. pour doc.) 725; combien en la possession du Gouvt. dans l'Alberta, (int.) 873; ¼ s e., sec. 2, towns. 8, rang 4, à l'ouest du 5e mérid., à qui titre délivré? (int.) 2252, (mot. pour doc.) 2254; aliénation de terrains forestiers au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake) 2460 et suiv.

HERRON, John.—*Suite.*
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1415; achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3025.
Journaux: paiements à eux faits, (int.) 1573, (mot. pour doc.) 1758.
Pâturages: à bail irrévocable, (int.) 1573.
Pêche: concession de droits de pêche entre lac Supérieur et Montagnes-Rocheuses, (int.) 1750.
Entrepôts frigorifiques: établissement dans l'Alberta, (int.) 1752.
Immigration: japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2224.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6) 2e l., 3525.
Gardes-feu: dans l'Alberta, (int.) 3560.
Blunden, Frederick: procès et condamnation (débat sur mot. Ward pour doc.) 3603, 13556.
Arpentages et inspections: (sub.) 11622 et suiv.
Edmonton: édifice public, (sub.) 8983.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: (sub.) 9286.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ. 3961 et suiv., (int.) 11761, 11977; bill (n° 109), comité, 13230 et suiv., 13704.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11688 et suiv.; comité, 11981 et suiv.; 12035 et suiv., 12081 et suiv.; 3e l., 13020 et suiv.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8980 et suiv.
Francis, J. A.: emploi à Windsor, (int.) 13293.
Milice: exercices annuels, (sub.) 6000 et suiv.
Immigration: agents, (sub.) 10443 et suiv.; immigration chinoise, bill (n° 184), comité, 11285 et suiv.
Terres fédérales: appointements, (sub.) 10523 et suiv.
Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta: bill (n° 125), en comité, 6465 et suiv.
Chemin de fer de White-Pass: tarifs exorbitants, (int.) 11261.
Chemin de fer: aide, 13969 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6684.
Graines: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13197 et suiv., 13888.
Terres fédérales: historique de la section 16, township 15, rang 27, à l'ouest du 4e méridien ? (int.) 7865.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11935 et suiv.
Chemin de fer de l'Alberta à la Colombie-Anglaise : compagnie, institution civile, bill (n° 192), 2e l., 12035; comité et 3e l., 13229.
Pêcheries de l'Alberta: inspecteurs, (int.) 13013.
Indiens: (sub.) 13382, 13395.
Embranchements de chemins de fer: construction, (sub.) 13408.

HUGHES, James J., *King, I. P.-E.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 398.
Chemin de fer central de Nipissingue: bill (n° 170) concernant la compagnie du, 1ère l., 9103.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, construction, (int.) 30, 1801, (sub.) 3058 et suiv., (int.) 8840.

HUGHES, James J.—*Suite.*
Manitoba: extension des frontières, (observ.) 13472.
Ile du Prince-Edouard: travaux publics de 1873 à 1907, (observ. sur mot. Lefurgey pour doc.) 2255; pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2845 et suiv.; construction d'embranchements de chemins de fer, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3373 et suiv.; projet de construction d'un tunnel pour la relier à la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 4821.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2295 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3303 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3908.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6374.
Chemins de fer de l'Etat: le chemin de fer de l'I.P.-E. et l'Intercolonial devraient être remplacés par le "Chemin de fer Interprovincial", (projet de résolution à cette fin) 6528, 6572 et suiv.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (débat sur observ. McLean) 8119 et suiv.
Ouvriers: M. J. J. Hughes hostile à toutes espèces d'organisation ouvrières, article du "Herald", d'Halifax, (explic.) 8681.
Ile du Prince-Edouard, (suite): quelles mesures prises pour rétablir communications télégraphiques entre l'Ile et la terre ferme? (int.) 8914; embranchement de Harmony à Elmira, bill (n° 202), comité, 13269 et suiv.

HUGHES, Samuel, *Victoria et Haliburton.*
Annapolis: port, (sub.) 11767 et suiv.
Bois: exploitation, droits, (observ.), débat, 9956 et suiv.; industrie du bois dans le marasme, aide à accorder, (int.) 10751.
Chemin de fer de Lindsay-Bobcaygeon-Pontipool: compagnie du, bill (n° 34), 1re l., 629; 2e l., 809; 3e l., 2002.
Débats: comité, 4e rapp., (débat sur mot. Monk pour le faire annuler) 10720 et suiv.
Intercolonial: (sub.) 10619 et suiv.; entretien, (sub.) 10708 et suiv.
Collège militaire royal: punition infligée à un cadet, (observ.), débat, 1058 et suiv.; (sub.) 12762 et suiv.
Comparaison entre les doukhobors et un certain ordre religieux d'Ottawa, attribuée à M. Hughes, (protestation) 7678.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1145 et suiv.
Fusil Lee-Enfield: accidents, (int.) 10492.
Fusil Ross: (débat sur observ. générales par M. Worthington contre l'usage de ce fusil) 9457 et suiv.; tripotages de M. Hughes, paroles attribuées à M. Bergeron, (affirmation et explication) 9778; accidents, (int.) 11024, 12570.
Guerre sud-africaine: médailles pour soldats du 3e détachement, (int.) 1155; scrip aux volontaires, (int.) 1156, (projet de résol. Oliver), observ., 3905 et suiv., 3970 et suiv.; bill (n° 109) à cette fin, comité, 13230 et suiv.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10788; arsenal du Canada, (sub.) 12764.
Terres fédérales: terres de la vallée de la rivière de la Paix, louées ou aliénées, (int.) 1156, (mot. pour doc.) 1348, 2868; bill (n° 181), 2e l., 11678 et suiv.; comité, 12550 et suiv.

HUGHES, Samuel.—*Suite.*
Côté, Thomas: dépenses, pièces justificatives, (sub.) 11659 et suiv.
Lindsay: champ de tir et salle d'exercice, (int.) 1157.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12431 et suiv.
Steamer "Bessie-Butler": propriété du Gouvt (int.) 13035.
Canal de la Trent: entretien des travaux, (int.) 1160; travaux sur tributaires, (int.) 1161; extensions relatives à ce canal, (mot. pour doc.) 3098; niveau de l'eau du lac Cameron, (int.) 10238.
Colborne: quai, (sub.) 12700.
Bobcaygeon: barrage, (int.) 1160, (suite) terres submergées, à cause de ce barrage par les eaux du lac Emilie, (projet de résol.) 3100 et suiv., 3104.
Lac Porter: canal, (sub.) 11823 et suiv.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1416, (sub.) 2869 et suiv.; achat, paiements répartis sur trois années, (débat sur mot. Lake) 3006 et suiv., 3037 et suiv.
Observatoire astronomique: (sub.) 1519.
Ouvriers: sans travail au Nord-Oust, (int.) 11261.
Immigration: chinoise, bill (n° 184), modification de la loi, comité, 11272 et suiv.
Fruits: marquage, loi y relative, (observ. Blain) 2855 et suiv.
Indiens Ramas: somme détenue pour eux par le Gouvt. (int.) 9015.
Canal: construction projetée, du lac Balsam à la source de la rivière Gull, (mot. pour doc.) 3090, 3356, 6334.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12593 et suiv.; naturalisation au Canada, conditions, observ.) 12688 et suiv.
Trafic: obstruction dans le comté d'Haliburton, inondation, etc., (mot. pour doc.) 3096 et suiv.
Fanatiques religieux au Manitoba: (sur observ. Reid) 12771.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 4), 2e l., 3530 et suiv.
Chemins de fer: aide, 13971 et suiv.
Compagnie de colonisation et de terrains de la rivière de la Paix: (observ.), débat, 10906 et suiv.
Vallée de la rivière de la Paix: octroi de 16 townships, (mot. pour doc.) 4004.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11419 et suiv.
Plaines d'Abraham: achat, bill (n° 111), observ.) 4057; en comité, 4595, 4714 et suiv.
Douanes: percepteur à Prince-Rupert, (int.) 6700.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7841 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6741; débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration), 7024 et suiv.; règlements appliqués aux sujets britanniques, (int.) 10239.
Election: ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6968.
Chemin de fer transcontinental national: accidents, moyens à prendre pour les prévenir, (débat sur observ. Blain) 6972 et suiv.
Forages: pour trouver gaz, houille et pétrole, (sub.) 13824.
Intercolonial: accident entre St. Hyacinthe et Québec, (int.) 7321.

HUGHES, Samuel.—*Suite.*
Transcontinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham) 13320 et suiv.
Japonais: permis de pêche à eux accordés à Nanaïmo ou autre endroit, dans la Colombie-Anglaise, (int.) 7804.
"Canadian Patriotic Funds": association, bill du Sénat pour permettre aux membres de cette association de voter par correspondance, en comité, 13992.
Service civil: commission: (débat sur observ. Borden concernant son rapport) 7941 et suiv.; bill (n° 189), 2e l., 11881 et suiv.; comité, 12120 et suiv., 12224 et suiv.
Québec: fêtes du tricentenaire, les volontaires n'y participeront-ils pas ? (int.) 8772; la milice ne s'y rendra pas. Pourquoi ? (int.) 8779;; ne lui permettra t-on pas d'y aller ? (int.) 8781.
Edifices publics: à Ottawa, (sub.) 11553.
Compagnie de la vallée de la Paix: concession de terrains à elle faite, (int.) 11561.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12666 et suiv.
Embranchements de chemins de fer: construction, (sub.) 13408 et suiv.
Commission des chemins de fer: (sub.) 13413.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13606 et suiv.
Canal de Cornwall: accident, manque d'eau, (observ. sur int. Pringle) 13744.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219), comité, 14185.
Milice: exercices annuels, (sub.); (débat) 14226 et suiv.

HUNT, Aylmer Byron, *Compton.*
Bois à pulpe: exportation; (débat sur projet de résolution Lewis), 5023.

JACKSON, Samuel J., *Selkirk.*
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6685.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8926 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8633 et suiv., 13659 et suiv.; (explication) 13799.
Embranchements de chemins de fer: construction, (sub.) 13411; libéraux élus grâce à la corruption, (explication sur fait de nature personnelle) 11322 et suiv.
Election de M. Cyr, dans le comté de Provencher par des moyens frauduleux, article du *Morning Citizen*, (explic. au nom de M. Cyr) 8856 et suiv.
Selkirk: édifice public, (sub.) 8949.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11348 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181, 2e l., 11727 et suiv.; comité, 12016 et suiv., 12555 et suiv.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13217 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill .n° 109), comité, 13247 et suiv.
Rivière, H., terres à pâturage prises à bail bail par lui, (int.) 13717.

JACKSON, William, *Elgin-ouest.*
Port-Stanley: brise-lames, construction, (int.) 253.
Discours du trône: adresse en réponse (débat) 430.

JACKSON, William.—*Suite.*

Croiseur *Vigilant* : collision à Port-Stanley, (int.) 708.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1120.
Naufrages et collisions sur le Saint-Laurent: de 1886 à 1908, 11265.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1421.
Port-Stanley: port, (sub.) 12744.
Bétail: vente à la ferme centrale d'expérimentation, (int.) 2477, (mot. pour doc.) 2896.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8999.
Montréal: port, nettoyage, coût, (int.) 9307.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3318 et suiv.
Québec: pont, servira-t-il aux piétons et aux voitures? (int.) 11265.
Bétail: salaires et frais d'inspection, (sub.) 3333 et suiv.
Elevage: industrie, aide, (sub.) 13546 et suiv.
Phares: salaires des gardiens, (sub.) 4957.
Chemin de fer de Niagara—Ste-Catherine—Toronto: bill (n° 82), en comité, 5290.
Voies et moyens: comité, 6227 et suiv.

JOHNSTON, Alexander, *Cap-Breton-sud.*

Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 41.
Impressions et papeterie: (sub.) 639.
Immigration: abolition des primes, (projet de résol. Cockshutt), débat, 1392 et suiv.
Intercolonial: (sub.) 10389.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, débat sur observ. McLean) 9989 et suiv.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1976.
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11224 et suiv.
Dragage: dans la baie de Matchedash, explic. Bennett, (débat) 2470.
Compagnie dite Metal Shingle and Siding Company: brevets, bill (n° 107), 1ère l., 13286; 2e l., 13286, 13636.
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (débat sur projet de résol. Pringle) 2519.
Documents: parlementaires produits sur demande, depuis 1er janvier 1906 ? (int.) 2685, (mot. pour doc.) 2896.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3238 et suiv., 3249 et suiv.; 3e rapport (mot. pour adop.) 10362.
Coopération: bill (n° 5), 2e l., 4755.
Phares: salaires des gardiens, (sub.) 4958.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5157 et suiv.
Canal maritime du lac Champlain au Saint-Laurent; bill (n° 185), 1ère l., 10486; 2e l., 10605; comité et 3e l., 13229.
Cigarettes: interdiction, (observ.) 5480.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résol. Foster) 6094 et suiv.
Elections: ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6966.
Collège presbytérien d'Halifax: bill (n° 154), comité, 8031.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (débat sur observ. McLean) 8116 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 9102

JOHNSTON, Alexander.—*Suite.*

Débats: compte rendu officiel, distribution d'un plus grand nombre d'exemplaires, (débat sur observ. Bergeron) 9564 et suiv.; comité, 4e rapp., (débat sur motion Monk pour le faire annuler) 10740.
Marchandises: transport par eau, bill (n° 178), 1ère l., 9778.
Synode du diocèse de Kéwatin: institution civile, bill (n° 179), 1ère l., 9778.

KEMP, Albert E., *Toronto-est.*

Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10203 et suiv..
Discours du trône: adresse (débat) 453 et suiv.
Canal Welland: arpentage, (sub.) 12822.
Port-Colborne: élévateur, travaux, (sub.) 12826 et suiv.
Or et argent: marque, bill (n° 197), comité, 13185 et ssuiv.
Chemin de fer transcontinental: milles entre Moncton et Winnipeg, (int.) 2474.
Commerce: impression des relevés, (débat sur observ. Foster) 10199.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3067 et suiv.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13199 et suiv.
Jour d'actions de grâces: devrait tomber le lundi au lieu du jeudi, (int.) 13744.
Sauvetage: primes, postes, (sub.) 3079.
Ligne *All-Red* : projet de résolution Laurier, (débat) 13088.
Chemins de fer: aide, 13970 et suiv.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), pour la modifier, 2e l., 3465 et suiv.
Alcool: emploi pour fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4032 et suiv.
Postes: arrangements postaux avec les Etats-Unis, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 4048 et suiv.
Documents: parlementaire, détention par les députés, (observ.) 4859.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger l'ancienne loi y relative, en comité, 7214 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: bill (n° 149), modification de la loi, en comité, 7220.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13524.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13581 et suiv., 13896 et suiv.

KENNEDY, James Buckham, *New-Westminster.*

Chemins de fer: bill (n° 18) pour modifier article 298 de la loi des, 1re l., 365.
Fraser, G.: douanier, destitué pour détournement de fonds, mais pas forcé de restituer et pas poursuivi, (explic.) 9910.
Pêcheries: création d'un comité permanent, (débat sur projet de résol. Sinclair) 1791; permis de pêche accordés à l'association des empaqueteurs de la Colombie-Anglaise? (int.) 8560.
Immigration: japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2226 et suiv.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10417 et suiv.
Tunnel de la rivière Détroit: intérêts canadiens négligés, (débat sur observ. Clements) 10993 et suiv.
Débats: énergie et temps gaspillés en longs discours, (observ.) 14220.

KNOWLES, William Erskine *Assiniboïa-ouest.*

Bois: exploitation, droits, (débat sur observ. Hughes) 9963.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest (sur int. Sifton) 1424; article du "Citizen" sur discours de M. Macdonell explic.) 1495; achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3012 et suiv.
Yeoman, M., agent des réserves indiennes, plaintes contre lui, (mot. pour doc.) 1574.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10130 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (int.), débat, 6580 et suiv.
Cavalerie Stathcona: casernes, (sub.) 11515.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11684 et suiv.
Chemin de fer canadien du Pacifique: prolongement de Moosejaw jusquà Lacombe, (observ.), débat, 8017 et suiv.
Compagnie d'embranchement du G.-T.-P., comité, 9831 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: institution civile, bill (n° 153), 1re l., 9499.
Intérieur: ministère, administration centrale, (sub.), 10163 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), en comité, 11985 et suiv.; 12559 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12129 et suiv.; 12137 et suiv.
Embranchements de chemins de fer: construction, (sub.) 13409.

LAKE, Richard Stuart, *Qu'Appelle.*

Arpentages: (sub.), 10478.
Coupes de bois: annulation de permis, (int.) 189; permis et renouvellements accordés, (int.) 189, 374; documents relatifs à certaines coupes de bois, (mot. pour doc.) 880; aliénation de coupes de bois au Nord-Ouest, (observ.), débat, 2334 et suiv., (mot. pour comité d'examen à cette fin) 2353, 2613 et suiv., (mot. mise aux voix et rejetée, 2833.
Discours du trône: adresse (débat) 480 et suiv., 484 et suiv.
Hôpitaux: de Saint-Boniface et de Winnipeg, (sub.) 10159.
Grain: distribution de grain de semence au Nord-Ouest, (int.) 718, (sur int. Sifton) 1407 (sub.) 2870 et suiv.; transport, aide, (int.) 2010; commisssion royale, rapport, impression, (int.) 2468, 4391; achat et distribution de grains de semence au Nord-Ouest, paiements devraient être réparties sur trois années, (observ.), débat, 2999, 3038, et suiv., (mot.) 3003, rejetée, 3042.
Terres fédérales: terrains houillers du lac à l'Aigle, cession, (int.) 720; dépositions au sujet de terres à l'ouest du 2e méridien, (mot. pour doc.) 724; arpentage des terres fédérales, bill (n° 9), comité, 784 et suiv.; réserve des terrains inoccupés, au Nord-Ouest, (int.) 2007; inscriptions d'établissement pour le ¼ n.e, sec. 28, towns. 15, rang 27, à l'ouest du 2e mérid., à qui accordées ? (int.) 2013; ¼ s.o., sec. 16, towns 28, rang 1, à l'ouest du 3e mérid., à qui accordé ? (int.) 2250; appointements, (sub.) 10520.
Blé: blé d'engrais, transport, (int.) 926.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 1100.

LAKE, Richard Stuart.—*Suite.*

"Natal Act": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1906 et suiv.
Chemin de fer canadien du Pacifique: compagnie du, obligation de payer certaines taxes, (mot. pour doc.) 2252.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13257 et suiv.
Terres des écoles, coupes de bois et terrains houillers: prix moyen, (int.) 3557.
Terrains houillers: règlements y relatifs, quand sanctionnées et mis en vigueur ? (int.) 13233.
Terres, mines et bois: revenus en provenant, (int.) 3557.
Chemins de fer: aide, 13980.
Réserve indienne du lac Croche: mise en vente, (int.) 11453.
Terres fédérales: aliénées, superficie, (int.) 3558: titres des terres fédérales, concernant obtenus ? (int.) 3558-3559; bill (n° 181), 2e l., 11678 et suiv.; comité, 11986 et suiv.; 12082 et suiv.; 12542 et suiv., amend., 12576, rejeté par l'Orateur, 12577; 3e l., 13018 et suiv.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11345 et suiv.
Bois: fabrication de bois d'oeuvre frappé d'un droit, (int.) 3986.
Postes: nouveaux bureaux de poste au Nord Ouest, (int.) 11025-11026; tarif à une cent dans les villes, bill (n° 162), comité, 11237 et suiv.
Cavalerie Strathcona: casernes, (sub.) 11515 et suiv.
Service Civil: bill (n° 189), 2e l., 11935 et suix.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 12381 et suiv.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13191 et suiv.
Indiens: (sub.), 13371, 13379.
Embranchements de chemins de fer: construction, (sub.) 13407.
Réserves indiennes: vente de terrains y compris, (mot. pour doc.) 2253.
Battleford: édifice public, (sub.) 8979 et suiv.
Coupes de bois, (suite): coupes Nos 1220 à 1226, 1238 et 1272, dépôt des demandes et soumissions y relatives, (mot. pour doc.) 2957.
Edmonton: édifice public, (sub.) 8982 et suiv.
Grains: inspection et vente, bills (n° 188) et (n°203), comité, 13873 13886.
Postes: arrangements avec les Etats-Unis, (débat sur explic. Lemieux) 3277.
Chemin de fer Canadian-Northern: inspection, rapport, (int.) 14154.
Dépêches: perdues, en deçà de Kenora, (int.) 9726; retard dans la transmission des dépêches, (int.) 10187.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3525, bill (n° 4), idem, 2e l., 3534.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8932 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3939 et ssuiv., 3978.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8985 et suiv.
Bureau astronomiquee du Dominion: appointements (sub.) 10230.

LAKE, Richard Stuart.—*Suite.*

Terres fédérales: sommes produites par la vente de ces terres, (mot. pour doc.) 4004; superficie totale des terres concédées aux provinces de l'Ouest, (mot. pour doc.) 4005; concession de certains terrains carbonifères, (int.) 5708, et autres, (int.) 7552.
Chemin de fer Canadien du Pacifique: exemption de taxes, appel au conseil privé, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 4680, 5262.
Compagnie d'embranchements du G. T. P., bill (n° 151), comité, 9919 et suiv.
Documents: parlementaires, détention par les députés, (observ.) 4859.
Immigration: agents, (sub.) 10329 et suiv.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4911 et suiv.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan: achat de 250,000 acres de terres (int.) 4960.
Cameron, John: employé comme inspecteur des homesteads en 1902, (int.) 4969.
Elections: listes d'électeurs: bill (n° 115), 2e l., 8538 et suiv.
Homestead Ramsland: prix payé, (int.) 5430.
Pénitenciers: (sub.) 5771 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 5853 et suiv.
Conseil des Six-Nations: le surintendant général des Affaires indiennes a-t-il refusé entrevue aux chefs de ce conseil ? (int.) 6523.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6664 et suiv.
Lois de la législature de la Saskatchewan, pour l'année 1907, ont-elles été dûment transmises au Gouvt.? (int.) 6699.
McLeod, R.: a-t-il demandé un homestead et a-t-il rempli les conditions prescrites par la loi à ce sujet ? (int.) 6699.
Doukhobors: prisonniers à Fort-William, seront-ils graciés ? (int.) 7171; en détresse à Yorkton, télégramme, (int.) 7985.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger l'ancienne loi y relative, comité, 7208 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: bill (n° 149), modification de la loi, en comité, 7216 et suiv.
Compagnies de navigation sur le Pacifique: subventions, (int.) 7249.
Terres fédérales: ventes de quarts de section, à l'ouest du 2e méridien, (int.) 8563; mode de concession, (débat sur observ. Turriff) 9185, amend., 9194, rejeté, 9250.
Bouctouche: passe à travers la grève, (sub.) 12265 et suiv.

LALOR, Francis Ramsay, *Haldimand.*

Canal Welland: prix d'affermage de ses eaux (int.) 182; arriérés de loyer, enquête, (mot. pour doc.) 883.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 307.
Viandes et conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (int.) 368.
Commerce: ministère, (sub.) 681.
Port-Maitland: jetées, (int.) 716, (mot. pour doc.) 1347, (sub.) 5928 et suiv.
Bestiaux: export. aux Etats-Unis, (int.) 1569.
Pommes: saisies à Montréal, (int.) 1569.

LALOR, Francis Ramsay.—*Suite.*

Entrepôts frigorifiques: compagnies, subventions, (int.) 2009; compagnie de Saint-Jean, valeur, (int.) 2010.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2765 et suiv.
Leamington: édifices publics, (sub.) 8185.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13931 et suiv.
Milice: exercices annuels, (sub.) 5993 et suiv.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 8193 et suiv.
Ciment: (sub.) 11814 et suiv.
Pêcheries: inspection et garde, (sub.) 6042 et suiv.
Lainages: industrie, le Gouvt fera-t-il quelque changement au tarif, à ce sujet? (int.) 13740.
Saint-Mary: édifice public, (sub.) 8198 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ.) 6480.
Dauphin: étifice public, (sub.) 8922 et suiv.
Québec: fêtes du tricentenaire participation de la milice, (débat sur observ. Macdonell) 9280.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11199 et suiv.
Plomb: primes, bill (n° 191), comité, 11808.
Port-Hood: havre et passe nord, (sub.) 11836.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13694 et suiv.
Commerce: meilleures relations entre le Canada et l'Allemagne, (int.) 13740.

LANCASTER, Edward A., *Lincoln et Niagara.*

Marine marchande du Canada, bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 1re l., 94; 2e l., 593, 3123.
Chemins de fer: bill (n° 3) pour modifier loi des, 1re l., 95; 2e l., 593; comité et 3e l., 606.
Comptes de l'Etat: en souffrance, (int.) 378.
Débats: comité, 4e rapp., (débat sur mot. Monk pour le faire annuler) 10725 et suiv.
Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, 13024 et suiv.
Parc de la côte du Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, pour construire hôtel, (résol. Pugsley) 2329 et suiv.; bill (n° 89), comité, 12681 et suiv.
Elections: provinciales, au N.-B., attitude du gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 5165 et suiv.
Immigration: chinoise, bill (n° 184), comité, 11271 et suiv.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3472 et suiv.; bill (n° 3), amendement du Sénat, (motion) 12803, mise aux voix et rejetée, 12804.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10-373.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13198 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3663 et suiv.
Bureau astronomique du Dominion: appointements (sub.) 10219 et suiv.
Chemins de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), en comité, 3862 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, débat sur observ. McLean) 9999 et suiv.

LANCASTER, Edward A.—*Suite.*
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3951 et suiv.
Plans et rapports, dépôt, (observ.) 5465 et suiv.
Cooper et White: loyer par eux payer au Gouvt. pour 400 acres de terrains près Welland, (int.) 3993.
Rentes viagères: pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11389 et suiv.
Chemins de fer: commission, bill (n° 112) 5176 et suiv.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) abroger l'ancienne loi y relative, comité, 7200 et suiv.
Compagnie d'embranchements du G.T.P., bill (n° 151), en comité, 9159 et suiv.; 9830.
Douanes: appointements et dépenses, dans les différents ports du Dominion, (sub.) 9889 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11166 et suiv.; 11180 et suiv.; 12177 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 12316 et suiv.; comité, 12426 et suiv, 13626 et suiv.; 13645 et suiv.
Transcotinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham) 13341 et suiv.
Tempérance: bill (n° 197) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 14173.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219) y relatif, comité, 14181 et suiv.

LANCTOT, Adélard, *Richelieu.*
Dépêches: transport entre Annapolis et Digby, marché avec George E. Corbett, (int.) 13290.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 18.
Vanasse, Fabien: historiographe à bord de "l'Arctic", (rép. à observ. Daniel) 4192.
Marine et pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat) 4202 et suiv.

LANCTOT, Roch, *Laprairie-Napierville.*
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3493.

LAPOINTE, Ernest, *Kamouraska.*
Fermes d'expérimentation: organisées et exploitées par le Gouvt., (int.) 4051; dans quelles provinces sont situées les nouvelles fermes subventionnées ? (int.) 8369.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat) 4194, 4208.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid, G.C.M.G., *Québec-est.*
Serments d'office: prestation, bill (n° 1), 3.
Comités permanents: comité pour préparer listes des membres des comités, (mot.) 6; rapport de ce comité, (mot. pour adop.) 94; pouvoir des comités permanents, (mot. Laurier) 94; formation, (int. Borden) 527; nomination de nouveaux membres, (mot.) 1175, 1254, 1255, 3432.
Discours du trône: adresse en réponse, (mot.) 8, (débat), 28 et suiv., 41 et suiv.; (renseignements du Gouv. gén.) 1648.
Postes, ministère, rapport, (dépôt) 98.
Service civil: liste, (dépôt) 98.
Japon: immigration japonaise, documents, (int. Borden) 98.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
Débats: comité des, (rép. à mot. Gervais pour adop. du 2e rapport, concernant augmentation des appointements des sténographes, 8206.
Hyman, hon. C. S.: démission, (int. Foster) 173.
Céréales: commission des, rapport, (int. Staples) 188, 632, impression du rapport, (int. Lake) 2468.
Postes: appointements des receveurs dans les campagnes, (int. Blain) 191.
Dépêches: transport entre Guelph et Goderich, (int. MacLaren) 193; plaintes, (int. Armstrong) 367.
Documents parlementaires: distribution, (int. Foster) 202, 255; (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1184 et suiv.; dépôt des pièces originales, (débat sur mot. Borden) 1687; documents demandés par M. Ames, dépôt, (mot. Borden) 1806; débat sur mot. Foster) 1843 et suiv., (déclaration) 1998; documents produits sur demande, depuis 1er janvier 1906 ? (int. Johnston) 2685.
Lovell, John, député: décès, (éloge) 243.
Comptes publics: rapport, renvoi au comité, (mot.) 326; dépôt des pièces originales devant comité, (int. Bennett) 1440, 1482, 1485; comité, appel de ses décisions, (débat sur projet de résol. Blain) 3186 et suiv.
Bibliothèque du Parlement: comité, (mot.) 326.
Impressions du Parlement: comité, (mot.) 327.
Ligne pan-britannique: négociations à ce sujet, (int. Monk) 369, (int. Foster) 382, 631, discours de M. Sifton, (int. Foster) 982; lettre du premier ministre en la possession de M. Sifton, (int. Monk) 983, *(voir* "Ligne All-Red").
Ile du Prince-Edouard: insuffisance du service postal, (int. Martin) 371; chemin de fer, pont de Hillsborough, dépenses, (int. Lefurgey) 1753; résidence du chef de gare à Bear-River, (int. McLean) 2244; pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2840.
Frontière: bâtiments construits sur la frontière, (int. Walsh) 372.
Hodgins, M.: emploi, retraite, (int. Borden) 381.
Immigration: loi de la Colombie-Anglaise, révocation, (int. Macdonell) 589; immigration japonaise en Colombie-Anglaise, (int. Borden) 9831; mission de l'h. M. Lemieux au Japon à ce sujet, (observ.) 1681; (débat sur mot. Borden) 2170.
Chambre des communes: heure de clôture des séances, (débat sur projet de résol. Wright) 612 et suiv.; inconvénients du nouveau règlement, (observ. Maclean) 3044; (mot. McLean pour modifier règle 38) 3094.
Traités: anglo-japonais, correspondance concernant le Canada, (mot. Monk pour doc.) 622; documents manquant, (int. Borden) 2000; traité entre Canada et Etats-Unis, projet, (int. Borden) 2103.
Lemieux, Hon. R.: titres et qualité comme représentant du Canada à Tokio? (int. Foster) 623.
Immigrants: circulaires trompeuses à leur adresse, (int. Borden) 630.
Trent-Bridge: ouverture d'un bureau de poste, (int. Owen) 632.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
Conseil privé du Roi pour le Canada: (sub.) 634.
White, James: en Angleterre au sujet de ligne pan-britannique, (int. Ames) 721.
" Sault Express ": paiements à ce journal, (int. Boyce) 723.
Vacances: de Noël, ajournement, (mot.) 783.
Travail: département, rapport (dépôt) 872.
Milice: solde du 85e rég. de St-Hyacinthe, (int. Monk) 875.
Steamer " Neptune ": croisière dans la baie d'Hudson, rapport, dépôt, (eplication) 882.
Immigration: immigration japonaise au Canada, (débat sur mot. Borden pour doc.) 896.
Bills d'intérêt privé: prolongement de délai, (mot.) 923.
Primes: payées par l'Etat depuis 1896, (int. Clements) 928.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (observ. sur amend. Barker à mot. Dubeau) 956.
Défense navale impériale: contribution du Canada, (int. Macdonell) 1164.
Ile du Prince-Edouard: service des dépêches, (rép. à mot. Martin pour doc.) 1253.
Naturalisation: bill (n° 130) pour modifier loi y relative, 1re l., 5482; 2e l. et comité, 12591; 3e l., 13016.
Halifax: garnison, (int. Borden) 1256.
Alberton: incendie, (mot. Lefurgey pour doc.) 1256.
Littérature: encouragement, (int. Gauvreau) 1340.
Steamers: service, subventions, entre le Canada et l'Australie, (int. Smith) 1342, à la ligne Elder-Dempster, idem, 2892.
Desauliers, Gonzalve, avocat: emploi, traduction, etc., (int. Walsh) 1343.
Parc de la Côte-du-Major: vente, (int. Borden) 1482.
Intercolonial: nouvel atelier de réparation, nouveaux bâtiments, nouvel atelier de planage de bois, à Moncton, (int. Crocket) 1571; remise des locomotives à Pictou, construction, (int. Crocket) 1749; wagons-glacières, combien? (int. Paquet), 1755; ingérence des employés dans la politique municipale, (int. Sproule) 2389.
Sénat: modification de sa constitution, (débat sur projet de résol. McIntyre, Miller et Lewis) 1631 et suiv.
Impression et lithographie: exécutée en dehors du Canada, (int. Macdonald) 1799, 2003.
" Natal Act ", C.-A., sanction refusée par lieut.-gouv. Dunsmuir, (int. R. Smith) 1805, (débat sur observ. Ross) 1916 et suiv., (rép. à M. R. Smith) 1929.
Québec: pont, écroulement, enquête, dépôt du raport, (mot. Borden) 1806.
Grains de semence: distribution dans l'Ouest (int. Sproule) 1808.
Manitoba: extension des frontières, bill à cette fin, (int. Borden) 1808, 2984.
Traités impérieaux: situation du Canada à ce sujet, (int. Thompson) 2011.
Marier, J. E.: emploi, (int. Lavergne) 2245.
Bowell, sir Mackenzie: frais de voyage en Australie, (int. Wilson) 2301.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (débat sur projet de résol. Pugsley) 2307 et suiv.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
Souris, I.P.E.: jetée nouvelle, (int. McLean) 2474.
Chemin de fer transcontinental: milles entre Moncton et Winnipeg, (int. Kemp) 2474.
Intercolonial, (suite): permis de circulation gratuite à P. L. Archibald et famille, (int. Emmerson) 2475; Thomas Williams, emploi, (int. Emmerson) 2475.
Homards: pêcheries à l'I.P.-E., (int. Lefurgey) 2476.
Steamer " Coquitham ": saisie, (int. McCarthy) 2477.
Pêche: du poisson blanc par remorqueurs, dans lac Winnipeg, (int. Schaffner) 2478.
Navires canadiens: saisie illégale par Gouvt. russe, indemnité, (int. McCarthy) 2479.
Ports et jetées: recettes, (int. Blain) 2480.
Pêcheries: juridiction, (int. Martin) 2484.
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (débat sur projet de résol. Pringle) 2513; (mot. pour comité) 2885.
Québec: construction du pont, guaranties données à l'Etat pour subvention, (mot. Monk pour doc.) 2648.
Frédéricton: inégalité de traitement en matière de prix de transport, correspondance, (mot. Crockett pour doc.) 2652.
Fruits: marquage des fruittss, loi y relative, (observ. Blain) 2858 et suiv.
Industrie laitière et emmagasinage à froid: rapport du commissaire, (dépôt) 2885.
Service civil: rapport de la commission du, dépôt, (int. Foster) 2887.
Banque de Winnipeg: institution civile, bill (n° 19), en comité, 2887.
Caisse des ministres, veuves et orphelins de l'Eglise presbytérienne, bill (n° 23), en comité, 2888.
Institutrices volontaires: services au sud-africain, récompense, (int. Taylor) 2891.
Documents, (suite): dépôt des originaux, (int. Foster) 2895.
Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. Northrup pour doc.) 2911 et suiv.
Détenus: libérés avant l'expiration de la durée de leur condamnation, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2955.
Coupes de bois: coupes Nos 1220 à 1226, 1238 et 1272, dépôt des originaux des demandes et soumissions y relatives, (mot. Lake pour doc.) 2958.
Saint-Louis, Horace: (int. Foster) 3084.
Débats: nomination d'un directeur canadien-français à l'Imprimerie, pour impression plus rapide de la version française, (int. Lavergne) 3084; retards dans la publication de la version française, (int. Lavergne) 3085; distribution d'un plus grand nombre d'exemplaires du compte rendu officiel, (débat sur observ. Bergeron) 9566 et suiv.; (rép. à motion Monk pour annulation du 4e rapport du comité) 10173, 10361 10602, 10735 et suiv.; (int. Bergeron au sujet du 2e et du 3e rapports) 13135.
Canal de la Trent: extensions y relatives, (mot. Hughes pour doc.) 3100.
Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3121 et suiv.
Owen-Sound: dragage, inspecteur, (int. Bennett) 3149; édifices publics: inspecteur et entrepreneur, (int. Bennett) 3149-3150.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
"Office Specialty Company": fournitures, (int. Bennett) 3150.
Dragage: en 1907, (int. Monk) 3150, (int. Bennett) 3355; dragage à Midland en 1906, (int. Bennett) 3354, à Midland et à Tiffin, (int. Bennett) 3555.
Elections: provinciales au N.-B., attitude du gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3159 et suiv.
Traduction: française des textes officiels, débat sur observ. Bergeron) 3292.
Tignish: port, améliorations, (int. Lefurgey) 3343.
Bate, H. N. & Cie, et W. C. Edwards & Cie: paiements faits à ces maisons, (int. Taylor) 3349.
"Midland Times", de Truro, paiements à lui faits, (int. Stanfield) 3349.
Compagnie Rolla L. Crain et compagnie manufacturière l'Eclipse, paiements à elle faits, (int. Blain) 3354.
Lettres: distribution dans les banlieus, (débat sur projet de résol. Monk) 3402 et suiv.
Rivière Godefroi: quai, travaux, (int. Monk) 3549.
Port Saint-François: quai, travaux, (int. Monk) 3550; hangar à marchandises, construction, (int. Walsh) 3550.
Rivière Nicolet: quai, coût, (int. Monk) 3551.
Compagnie dite "Steel Concrete Company": paiements à elle faits, (int. Boyce) 3553.
Assurances: traitement du surintendant, (projet de résolution) 127.2.
Dragueur "Cap-Breton": usage, coût, (int. McLean) 3553.
Pétrole: prime, (projet de résolution) 12772.
Steamers: service direct entre France et Canada, un contrat a-t-il été conclu à ce sujet? (int. Monk) 13014.
Remorqueur "E. M. Cates": usage, coût, (int. McLean) 3553.
Ligne "All-Red"? (projet de résolution), débat 13038 et suiv.
Truro: salle d'armes, améliorations, (int. Stanfield) 3556.
Rivière Godefroi: quai, (int. Monk) 3549.
Port Saint-François: quai, (int. Monk) 3550; hangar à marchandises, (int. Walsh) 3550.
Rivière Nicolet: quai, (int. Monk) 3551.
Citoyens du Canada: insultés aux Etats-Unis, par agents d'immigration, (int. Bristol) 11673..
Chemins à barrières: abolition des barrières de péage, (débat sur projet de résol. Monk) 3568; amend. 3570, adopté, 3572, (observ. sur mot. Monk pour adop. du projet) 3594.
Blunden, Frederick: procès et condamnation (débat sur mot. Ward pour doc.) 5598 et suiv.
Débats: compte rendu officiel des, coût moyen par colonne, $5.43, (rép. à int. Sinclair) 3607.
Montréal et Québec: port, améliorations, coût depuis cinquante ans? (rép. à int. Robitaille) 3611.
Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3620.
Plaines d'Abraham: crédit de $300,000 pour la conservation de ce champ de bataille, (projet de résolution Laurier), 3713, 4056;
LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
bill (n° 111) à ce sujet, 1ère l., 4057; 2e l., 4553; comité, 4570, 4586, 4681; 3e l., 4716.
Coopération: bill (n° 5), mot. pour inscription sur la liste des mesures ministérielles, 3793.
Elections: provinciales, (intervention du Gouvt. fédéral, sur int. Foster), 3816 et suiv.; loi des élections, modification projetée, ne vient pas, (rép. à observ. Henderson) 8087.
Harvey, J.: réclamation, (int. Barker) 3834.
Imprimerie de l'Etat: nomination d'un surintendant français, (int. Robitaille) 13035.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3838.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, (projet de résol. Oliver), observ., 3903, 3925, 3960.
Phoques: chasse, dans l'Océan Pacifique, (débat sur observ. Sloan) 4112 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (rép. à observ. Foster) 4155 et suiv.
Jour d'actions de grâces: devrait tomber le lundi au lieu du jeudi, (int. Kemp) 13744.
Mercredi des Cendres: ajournement, (mot.) 4389, 4487.
Main-d'œuvre orientale: embauchage, (int. Foster) 4585.
Tunnel: entre l'Ile du P.-E. et la terre ferme; (débat sur observ. Martin) 4843 et suiv.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4904 et suiv.
Immigration: japonaise, restriction s'appliquant seulement aux ouvriers errants, d'après le comte Hayashi, (int. Borden) 4937; bill (n° 135) pour modifier la loi concernant l'immigration, comité, 6735; inconvénients du régime des primes, (observ. Robitaille) 7214.
Chambre des Communes: travaux, priorité des mesures ministérielles, les mercredis, (motion à ce sujet) 5353; idem, pour les lundis, 6576; émission des brefs d'élection dans un certain délai, pour remplir sièges vacants, bill (n° 66) à cette fin, 2e l., 5450; séance du soir, les mercredis, (mot. 11790.
Québec: fêtes du tricentenaire, portée impériale, (int. Lavergne) 5431; l'association des vétérans de l'armée et de la marine y sera-t-elle représentée? (int. Foster) 7808; quand la commission des fêtes fera-t-elle rapport? (int. Lavergne) 7808; pont, reconstruction plus haut, près de Batiscan, (int. Borden) 8308; fêtes légales à l'occasion du tricentenaire, (int. Lavergne(8311.
Chemins de fer: usage de la langue française, bill (n° 85) à cette fin, 2e l., 5469.
Billets de chemins de fer: bill (n° 90), 2e l., 5471.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12676.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5477 et suiv.
Navires de Guerre des Etats-Unis: requête demandant permission de passer dans nos eaux, (int. Borden) 5570, (int. Taylor) 6050.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
Hindous: immigrant au Canada, (int. Foster) 5730 et suiv.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5883 et suiv.; distribution du rapport aux députés, (observ. sur int. Borden) 6153 et suiv.; enquête, lettre du juge Cassels, (rép. à int. Borden) 6422; dépôt de la lettre, 6768.
Dépêches: transbordement à Rimouski, (rép. à int. Cockshutt) 6061.
Intercolonial: location, soumissions à ce sujet, (int. Daniel) 6062.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6079 et suiv.
Voies et moyens: comité, 6195.
Marine et Pêcheries: ministère, suspension de fonctionnaires, (explic.) 6274.
Pâques: ajournement, du 15 au 21 avril, (mot.) 6767.
Service civil: enquête par le juge Cassels, quand va-t-elle commencer? (int. Foster) 6769; les dépositions des témoins entendus devraient être produites à la Chambre jour par jour, (int. Borden) 8685; enquête du juge Cassels, quand sera-t-elle reprise? (int. Borden) 8780.
Tabac: remaniement des droits, bill (n° 143) à ce sujet, comité, 6784 et suiv.
Traité avec les Etats-Unis, concernant la frontière et les pêcheries, signature, (int. Sproule) 6945; le Gouvt va-t-il en déposer le texte? (int. Monk) 6946, 7058-7059; (int. Borden) 7168, 7319, 7806, 8207, 8915; a-t-il été soumis au gouvt canadien avant d'être signé? (int. Monk) 7256; dépôt du texte, 9103; de la correspondance, (int. Borden) 10179; (int. Sproule pour doc.) 10603
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7067.
Hodgins, major, ingénieur, classification vicieuse par lui faite de la division est du Transcontinental, (rép. à int. Borden) 7168, 7255, 7319, 7435; comité, pour s'en enquérir, (motion) 7559, amend. de M. Borden ajoutés, (int.) 7676.
Doukhobors: prisonniers à Fort-William, seront-ils graciés? (rép. à int. Lake) 7172, en détresse à Yorkton, télégramme à ce sujet, (int. Borden) 7984.
Chambre des Communes: feuilleton, défaut de concordance entre la version anglaise et la version française, (rép. à int. Sproule) 7176, (et à int. Bergeron) 7177.
Statuts de la Saskatchewan (1907): contraires à la loi d'autonomie, au sujet de l'instruction publique, (observ. sur int. A. Lavergne) 7179 et suiv.
Compagnies de navigation sur le Pacifique: subventions, (int. Lake), 7219.
Mackenzie, Wm.: fonctions, (int. Sproule) 7320.
Marine et pêcheries, ministère: démission du sous-ministre, M. Gourdeau, (int. Borden) 8375.
Lainages: industrie, aide, (int. Owen) 7323.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7416 et suiv.
Bois à pulpe: mesures à prendre pour le conserver, (int. Lewis) 7811 et suiv.
Vaisseaux de guerre des Etats-Unis sur les grands lacs: renseignements sur leur armement, (int. Blain) 7864.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
Manitoba: extenion des frontières, quand le proet de loi à ce suet sera-t-il présenté? (int. Roche) 7868.
Service civil: (débat sur observ. Borden au sujet du rapport de la commission, et sur sa motion pour commission d'enquête) 7897 et suiv.
Documents publics: garde, (int. Blain) 8179, 8180.
Chemin de fer transcontinental-national: tracé trop au nord, mécontentements à ce sujet, article du "Mail", (observ. et explic.) 8179.
Projets de loi: à être présentés par le Gouvt., quels sont-ils? (déclaration) 8207.
Turgeon, hon. Adélard: est ce l'intention du Gouvt. de le nommer sénateur? (int. Lavergne) 8313.
Pensionnaires de l'Etat: sommes à eux payées dans les trois ans avant l'abrogation de la loi de pension, et chaque année depuis, en vertu de la loi de retraite? (int. Blain) 8368.
Election de Stanstead: destruction de certaines pièces y relatives, (int. Borden) 8471, 9261 et suiv.; motion pour enquête par comité des privilèges et élections) 9307.
Province d'Ontario: division projetée, (int. Boyce) 8686.
Sir Charles Fitzpatrick: délégué à la conférence de La Haye, (int. Sproule) 8687.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8688 et suiv., 12345 et suiv.; comité, 12430 et suiv., 13572 et suiv., 13648 et suiv., 13857 et suiv.
Québec: fêtes du tricentenaire, les volontaires n'y participeront-ils pas? (int. Hughes) 8772; pont, subvention, nomination d'un comité pour en étudier les conditions, (motion) 8836.
Ile du Prince-Edouard: rupture du cable anglo-américain, réparation urgentes, (int. A. Martin) 8835.
Marine et Pêcheries: ministère, état actuel, (débat sur observ. Foster) 8849 et suiv.
Rapports: adoption, procédure y relative, (débat sur observ. Borden) 9321.
Steamer de l'Etat le *Champlain*: utilisation, (int. Borden) 9561, 9790, 9911.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence, (débat sur observ. Foster) 9639 et suiv.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, longue durée de la session, (débat sur observ. Foster) 9664 et suiv.
Chilvers: A. L. et C.; emploi, (int. Clements) 9710.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9866 et suiv.
Compagnie d'embranchements du G.-T.-P., bill (n° 151), comité, 9916 et suiv.
Ile Brier: sifflets de brume, (int. McLean) 9924.
Filets à Poche: emploi, dans la rivière Pockmouche, (int. McLean) 9926.
Canal Rideau: bouées lumineuses, (int. Reid) 9927.
Chambre des communes: séances du matin, (motion, (débat) 9927 et suiv.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10109 et suiv.; moralité, accusations de M. Pringle, (int. Sproule) 11212; lettre du Dr Shearer, (int. Borden) 11673

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
Enquête du juge Cassels: (rép. à observ. Borden) 10196.
Canal de Soulanges: rapport, (dépôt) 10362; force électrique et éclairage, (int. Monk) 10489.
Intercolonial: gare à Amqui, construction, (int. Monk) 10491.
Paiement des employés de l'Etat: retard, (débat sur observ. Fowler) 10514 et suiv.
Projets de loi: présentés au Sénat ou à la Chambre des communes, différence dans les frais, (observ. Borden) 10605; projets à faire adopter avant la fin de la présente session, (int. Borden) 10750, 10799, 10906, 11020, 11673, 12419, 12773.
Yukon: réformes à opérer, lettres du révd. M. Shearer, (int. Borden) 10799.
Chemins de fer et Canaux: frais des causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.) 10865 et suiv.
Expositions: (sub.) 11112 et suiv.
Enquête du juge Cassels: situation, (int. Borden) 11876.
Service civil: commission, traduction et publication de son rapport en français. (int. Bergeron) 11876, 13739.
Chambre des communes: séances du samedi, (motion) 12078.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12143 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12187 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, (int. Borden) 12295.
Election de Huron-est: l'officier-rapporteur a-t-il réglé ses comptes ? (int. Armstrong) 12534.
Terres fédérales: bill (n° 181), comité, 12578
Juges: de la cour supérieure, à nommer dans la province de Québec, (int. Bergeron) 12801.
Ecoles techniques: mesure à ce sujet, (int. Borden) 13297.
Manitoba: extension des frontières, (projet de résolution), débat, 13420.
Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), comité, 13496.
Bétail canadien: interdiction en Angleterre, mouvement pour l'abolir, (int. Borden) 13894.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique : aide, 13943 et suiv.
Indiens: vente de leurs terres: insinuations de M. Boyce; télégramme de M. Sifton, (lecture) 14092.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219) y relatif, 1ère l., 14175; 2e l., et comité, 14181; 3e l., 14186.
Congrès interparlementaire de la paix: réunion à Ottawa en 1909, lettre du Sénat, (observ.) 14264.

LAVERGNE, Armand, *Montmagny.*
Statuts refondus: version française, publication, (int.) 372.
Juges: fonctions extrajudiciaires de deux, dans enquête sur administration du gouvernement de la province de Québec, (int.) 373, 873; insuffisance du nombre de juges dans la prov. de Québec, (int) 873; juge additionnel dans district de Québec, (int.) 1341; séjour obligé du juge Cimon dans district de Kamouraska, (int.) 2301, 2636; démarches du juge Cimon pour être nommé juge dans district de Québec, (int.) 3085.

LAVERGNE, Armand.—*Suite.*
Discours du trône: adresse (débat) 497 et suiv.
Collège militaire: punition d'un cadet, (débat sur observ. Hughes) 1062 et suiv.
Langue française: au Parlement, article du "Soleil", (explic.) 1256; usage dans les services d'utilité publique, bill (n° 85) pour modifier la loi des chemins de fer à cette fin, 1re l., 2101; 2e l., 5468, 5469; (article de la "Presse" au sujet d'une assemblée au Monument National de Montréal) explic., 8683; impression du feuilleton de la Chambre en français, (int.) 5642; pétition en faveur de l'usage de la langue française, (lecture et observ.) 9305.
Immigration: est-elle encore primée, (int.) 1340; immigration japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2219.
Chemins de fer: circulation des trains, bill (n° 106), 1re l., 3795.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), non imprimé en français, (observ.) 3859.
Quais au bassin de Montmagny et au cap St-Ignace, (int.) 1340.
Halifax: garnison, soldats canadiens remplacés par anglais, (int.) 1341.
"Natal Act": sanction refusé par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1893 et suiv.
Documents: parlementaires, dépôt des originaux, absence de MM. Lavergne et Robitaille au moment du vote sur motion Northrup, article de la "Presse", (explic.) 2102.
Livres français: droits de douane, (int.) 2243.
Télégraphie Marconi: poste à Glace-Bay, (int.) 2244.
Terres: acquisition dans l'Alberta pour un syndicat japonais, (int.) 2245.
Marier, J. E.: emploi, (int.) 2245.
Débats: nomination d'un directeur canadien-français à l'imprimerie, pour impression plus rapide de la version française, (int.) 3084; retards dans la publication de la version française, (int.) 3084
Juges, (suite): paiements au juge Cimon, à titre de frais de voyage ou de supplément de traitement, (int.) 3085.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3206 et suiv.
Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3616.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, (projet de résol. Oliver) observ., 3904 et suiv.
Plaines d'Abraham: achat, projet de résolution Laurier et bill (n° 111), (observ.) 4057-4058; bill (n° 111), comité, 4587 et suiv., 4683 et suiv.; 3e l., 4717 et suiv.
Commission des chemins de fer: augmentation du personnel, projet de résolution Graham à cette fin (observ.) 4070 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat sur observ. Foster et autres) 4299 et suiv.
Québec: tricentenaires: M. Lavergne n'a pas dit que tous les commissaires des fêtes du tricentenaire auraient dû être des canadiens-français, comme l'affirme le "Canada" (observ.) 4863, 4970; portée impériale du tricentenaire, déclaration de M. Byron E. Walker, (int.) 5431; commission des

LAVERGNE, Armand.—*Suite.*

fêtes du tricentenaire, quand fera-t-elle rapport ? (int.) 7808; fera-t-on une ou plusieurs fêtes légales à l'occasion du tricentenaire ? (int.) 8311; émission spéciale de timbres-poste; soumissions, (int.) 8311; emploi du français et de l'anglais sur ces timbres, (int. 8312.

Phare des îles de Bellechasse: salaire du gardien, (int.) 5035.

Service civil: commission, distribution de son rapport aux députés, (débat sur int. Borden) 6166 et suiv.

Timbres-poste: nouvelle série à l'occasion du tricentenaire de la fondation de Québec, (int.) 6696, soumissions, (int.) 8311; et impression dans les deux langues, 8312; idem, 9316.

Statut de la Saskatchewan contenant dispositions contraires à la loi d'autonomie, au sujet de l'instruction publique, (int.) 6958, 7178.

Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7023 et suiv., 7156, 7261 et suiv., 7347 et suiv.

Immigrants de l'Armée du Salut: reçoivent un traitement différent de celui des autres immigrants, (expl'c.) 7433.

Code criminel: bill (n° 161) pour le modifier au sujet de la presse dans ses rapports avec les tribunaux, 1ère l., 7675 et suiv.

Inetrcolonial: emploi du français, (int.) 8313

Turgeon, hon. Adélard: est ce l'intention du Gouvt. de le nommer sénateur ? (int.) 8312.

Ministre de la Marine et des Pêcheries: projet de résolution contre lui, tous les députés conservateurs français sont sortis de la Chambre pour ne pas voter, article du "Soleil", (débat sur observ. Bergeron) 8372 et suiv.

Démission de M. Lavergne comme député de Montmagny: 9707.

LAVERGNE, Louis, *Drummond et Arthabaska*

Ile du Prince-Edouard: embranchements de chemin de fer, construction, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3384 et suiv.

"Gazette d'Arthabaska": privilège du transport par la poste, accordé à ce journal, (int.) 6332.

Intercolonial: passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville, élimination, (sub.) 13398.

LAW, Bowman Brown, *Yarmouth.*

Marées: observation, (sub.) 3328.

Phares: salaires des gardiens, (sub.) 4957.

Conseil du collège presbytérien d'Halifax, bill (n° 154) y relatif, 1ère l., 6833; comité et 3e l., 8031-8033.

LEFURGEY, Alfred A., *Prince, I. P.-E.*

Provinces maritimes: représentation au Parlement, (débat sur observ. Daniel) 10291.

Steamer *Stanley*: service d'hiver à l'I. du P.-E., (int.) 180.

Ile du Prince-Edouard: pêcheries, protection (int.) 375; chemin de fer, pont de Hillsborough, dépenses, (int.) 1752; construction, (mot. pour doc.) 2254; total dépensé pour travaux publics dans l'Ile, (int.) 1753; (mot. pour doc.) 2254; steamer pour service d'hiver, construction, (int.) 2637; appointements des chefs de gare, (int.) 3350; construction d'embranchements de chemins de fer, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3368; vente des journaux sur ce chemin de fer, (int.) 8840.

Intercolonial: wagons automobiles, combien construits ? (int.) 588.

Ile Lennox: quai, construction, à qui adjugée ? (int.) 8841.

Sauvetage: postes dans les provinces maritimes, équipement, (int.(706.

Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109) comité, 13703.

Cascumpec: port, installation de bouées, (int.) 707.

Tignish: port, agrandissement, (int.) 707, 3343; bureau de poste, installation d'un coffre-fort, (int.) 1755.

Steamer *Stanley*: cabines disponibles, (int.) 713.

Higgin's Shore: quai, prolongement, (int.) 721.

Alberton: incendie, (int.) 1256.

Pêcheries: création d'un comité permanent, (débat sur projet de résol. Sinclair) 1793 et suiv.; juridiction, conférence avec gouvernements provinciaux, (int.) 3350; règlement entre le Gouvt. fédéral et les Provinces, agent à cette fin, (int.) 3555.

Canada: recettes, de 1873 à 1907, (int.) 1800.

Pêche: des palourdes et des moules, modifications des règlements, (int.) 2012.

Homards: pêcheries à l'I P.-E., (int.) 2476; violation des règlements, (int.) 10747.

Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (débat sur projet de résolution Pringle) 2520.

Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberlandf, (sub.) 3049 et suiv.

Naufrages: enquêtes, (sub.) 3264 et suiv.

Douanes: employés, appointements, (int.) 3552.

Grains de semence: achat par le Gouvt dans l'Ile du P.-E., (int.) 3832, 3896.

Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3926, 3938 et suiv.

Postes: arrangements postaux avec les Etats-Unis, (débat sur observ. Armstrong) 4043 et suiv.

Marine marchande: bill (n° 209), pour modifier la loi y relative, en comité, 13712.

Ile du Prince-Edouard: projet de construction d'un tunnel pour relier à la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 4798 et suiv.; gare d'Ama, construction, (int.) 6956; rétablissement des communications télégraphiques entre l'île et la terre ferme, (int.) 9105.

Documents: tronqués, (observ. sur article du "Globe") 5261.

Revenu de l'intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 9980 et suiv.

Fish-Island: gardien du phare, (int.) 6332.

Chemins de fer de l'Etat: le chemin de fer de l'I P.-E. et l'Intercolonial devraient être remplacés par le chemin de fer Interprovincial, (débat sur projet de résolution Hughes) 6543, 6547 et suiv.

LEMIEUX, hon. Rodolphe, *Gaspé.*

Desaulniers, Gonzalve, avocat: services, traduction, etc., (int. Walsh) 1167.

LEMIEUX, hon. Rodolphe.—*Suite.*
Bonanza (Yukon): vol au bureau de poste, (int.). Foster) 1344.
Arseneault, Auguste: emploi, (int. Ames) 1402.
Pakenham: service postal, plaintes, (int. Borden) 1482.
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance à établir entre convois, (int. Taylor) 1493.
Main-d'œuvre japonaise: affluence, enquête de M. Mackenzie King à ce sujet, (dépôt du rapport) 1614.
Immigration: japonaise, mission de l'h. M. Lemieux au Japon, à ce sujet, (explications) 1649 et suiv.; restriction de cette immigration, (débat sur mot. Borden) 2196, 2227 et suiv.
Baie Saint-Pierre: transport des dépêches, (int. Martin) 1754; receveuse de la poste, destitution, (int. Martin) 1754.
Tignish: bureau de poste, installation d'un coffrefort, (int. Lefurgey) 1755.
Yukon: service postal, plaintes, (int. Thompson) 2103.
Ministres: frais de vayage, (int. Wilson) 2251.
Postes: service postal, plaintes, (int. Armstrong) 2299; tarif d'un sou, (int. Macdonell) 3269; arrangements postaux avec les Etats-Unis, (explic.) 3269 et suiv., (rép. à observ. Armstrong) 4040 et suiv.; bureaux de postes construits depuis 1904, (int. Verville) 4961; pesage des matières postales en vue du transport, (int. Armstrong) 5032.
Toronto: hôtel des Postes, remplacement du directeur, (int. Macdonell) 2687.
Pointe-Saint-Pierre: destitution de la receveuse de la poste, (int. Martin) 2886.
Scotch-Hill-East: bureau de poste, (int. McLean) 2893.
Smith, Charles L., directeur de la poste à Woodstock, N.-B., (int. Croket) 2894, 2989 et suiv.
Dépêches: transport dans le comté de Colchester, (int. Stanfield) 3087, dans la Colombie-Anglaise, laisse à désirer, (rép. à int. Armstrong) 3899; achat d'un bateau pour transport des dépêches à Rimouski, (int. Armstrong) 5033; transport entre Darnby et Kensington, (int. Lefurgey) 5034; non transmissible, au Yukon pendant la froide saison, (rép. à int. Armstrong) 5355.
Journaux: hebdomadaires et semi-hebdomadaires, sont-ils compris dans nouvel arrangement postal? (int. Armstrong) 3150; protestation contre décision prise, quelle nouvelle décision le Gouvt. va-t-il prendre? (int. Armstrong) 3612; effets des nouveaux règlements postaux, (int. Armstrong) 5422.
Elections: provinciales, au N.-B., attitude du gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3162 et suiv.
Traduction: française des textes officiels, (débat sur observ. Bergeron) 3295.
Chemins à barrières: abolition des barrières de péage, (débat sur projet de résol. Monk) 3574.
Conseil de conciliation: combien de demandes faites pour conseil de conciliation, et combien de différends réglés? etc., (rép. à int. Macdonald) 3610.

LEMIEUX, hon. Rodolphe.—*Suite.*
Edifice Langevin: le sous-sol en est-il occupé pour fins administratives? (rép. à int. Taylor) 3611.
Glencoe: bureau de poste, construction, (int. Clements) 3998.
Main-d'œuvre orientale: embauchage, (int. Foster) 4585.
Coopération: bill (n° 5) y relatif, (mot. pour 2e l., 4735 et suiv.
Différends industriels: intervention du professeur Short, (int. Sproule) 4965.
Saint-Gabriel de Brandon: établissement d'une caisse d'épargne postale, (int. Monk) 5033.
Postes: bureau de poste de Southvale, quand transféré là où il est maintenant? (int. Stanfield) 5035; six bureaux de poste dans la paroisse du Sacré-Cœur, comté de Sacré-Cœur, comté de Saguenay, pourquoi six? (int. Monk) 5712; impressions pour le service extérieur des postes, (int. Armstrong) 5713; steamer pour le département, (int. Armstrong) 5907.
Compagnie dite "Dominion Coal Company": troubles ouvriers, lecture d'une dépêche y relative, 5204.
Johnstone, W. J.: paiements à lui faits, en sus de son traitement, (int. Bennett) 5422.
Journaux: remise de taxes postales aux journaux canadiens, (int. Bergeron) 5424; les journaux hebdomadaires seront-ils mis sur le même pied que les quotidiens pour les conditions de transport aux Etats-Unis? (int. Armstrong) 6764.
Postes: appointements, (sub.) 5808; pour compléter paiements de l'exercice expirant le 31 mars 1908, (sub.) 5809; sommes supplémentaire, pour diverses fins, (sub.) 5809; receveur de la poste à Chambly-Canton, plaintes contre lui, (int. Leonard) 5904; receveur de la poste à Saint-Irénée-les-Bains, son caractère, (rép à int. Forget) 6057; le transport des dépêches est-il toujours adjugé sur soumis.? (int. Armstrong) 6704; combien de dossiers demandés et déposé depuis l'ouverture du Parlement, concernant)le ministère des Postes? (int. Armtrong) 6704; produit des taxes sur les receveurs de la poste, (int. Chisholm) 6762; receveur de la poste à Rusagornis, intervention politique, (int. Wilmot) 6956; détournements à l'hôtel des postes de Montréal, (int. Bergeron, 7543; receveur de la poste à Mattawa, (int. White) 7545; lenteur des services, plaintes, (débat sur observ. Armstrong) 7615 et suiv.
Chemin de l'Atlantique à l'Ouest de Québec: bill (n° 134) 2e l., 6022.
"Gazette d'Arthabaska": privilège du transport par la poste, accordé à ce journal, (int. Laverge) 6333.
Timbres-poste: nouvelle série à l'occasion du tricentenaire de la fondation de Québec, int. Lavergne) 6696; (int. McCool) 13038; soumissions, (int. Lavergne) 8311; emploi du français et de l'anglais sur ces timbres, (int. Lavergne) 8312; idem, 9316.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6747 et suiv.
Japonais: projet d'un établissement japonais au Nord-Ouest, (int. Smith) 7542.
Dépêches: transport entre Digby et Westport, (int. Armstrong) 7549; transport dans le comté d'Halifax, adjugé à G.

LEMIEUX, hon. Rodolphe.—*Suite.*
Gamell, (int. Armstrong) 8098; à Rimouski (int. Armstrong), 8563; dépêches: perdues en deça de Kenora, (int. Lake) 9726; retards, (int. Lake) 10188.
Montréal: casernes, (sub.) 7767; hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 7770; station postale, Pointe-St-Charles, (sub.) 7778; station postale de l'Est, (sub.) 7779 et suiv.
Immigration: française, (observ.) 10319 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7838 et suiv.
Steamers de l'Etat: achetés ou construits depuis 1900, (int Macdonald) 11258.
Postes: bureaux de poste ambulants, service, (int. Daniel) 7866.; réduction des heures de travail des facteurs à huit heures, (int. Macdonell) 8095; bill (n° 162) pour abaisser pour des lettres locales à un cent, et pour nommer un surintendant des postes, 1ère l., 8308; 2e l. et comité, 11226-11227; 3e l., 11240; amendements du Sénat, 13016 ; recettes seraient diminuées de combien, par suite de l'établissement de la petite poste à un sou? (int. Sinclair) 8776; appointements, (sub.) 9291; surnuméraires, inspection des chaussures des facteurs, (sub.) 9291; uniformes des facteurs, (sub.) 9300.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (débat sur observ McLean) 8114.
Lettres: port avant la confédération, réduction depuis, (int. Blain) 8562.
Owen-Sound: grève, quelle mesures prises pour y mettre fin? (int. Borden) 9011.
Montréal: grève à l'hôtel des postes, ouvriers insuffisamment rétribuées par l'entrepreneur P. Lyall, (int. Verville) 9013; irrégularités du service postal, mesure prise pour y remédier, (int. Armstrong) 9719.
Postes, (suite): transport du courrier, amélioration depuis six mois, (int. Armstrong) 9311; transport du courrier venant de Sandy-Cove, soumissions, (int. Armstrong) 9311; appointements et allocations, service extérieur, (sub.) 9523; pourquoi les bateaux transportant le courrier de Montréal à Kingston ne font-ils pas escale à Coteau-Landing, (int. Monk) 9721; pourquoi les letres et colis postaux échangés entre les paroisses du comté de Soulanges passent-ils par Montréal? (int. Monk) 9722; commission payée sur les recettes postales en 1907? (int. Armstrong) 9724; nouveaux bureaux de poste au Nord-Ouest, (int. Lake) 11025; bureau de poste de Round-Bay, déplacement (int. Armstrong) 11860; route postale de Valleyfield, I.P.E., (int. A. Martin) 11861; règlements postaux concernant journaux, (int. Stanfield) 11861; transport des dépêches entre Port-Midway et Redway, (int. Foster) 11863; inspecteurs, sous-inspecteurs et commis, appointements, (sub.) 13813.
Expositions: (sub.), 11115 et suiv.
Canaux: personnel et réparations, (sub.) 10806 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: frais de causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.), débat, 10873 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11974; comité, 12221 et suiv.

LEMIEUX, hon. Rodolphe.—*Suite.*
Intercolonial: fonctions de M. Ricard, permis de circulation à M. J. O'Shaughnessy, (int. Bergeron) 12074, 12075.
Nicolet: nouveau bureau de poste, (int. Bergeron) 12075.
Anciennes querelles religieuses dans la province de Québec: brochure de l'abbé Dumesnil à ce sujet, postons, en préface les initiales "P.M.G." Ces initiales ne signifient pas "Post Master General", (explication) 12078.
Hull: recette du bureau de poste en 1906, 1907 et 1908, (int. Monk) 12292.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12512.
Lettres: déposées au bureau de poste de la Chambre des communes, expédition retardée, (int. A. A. McLean) 12538, 12651.
Travail, ministère, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 12766-12768; impressions et papeterie, 12878.
Hodgins, major: accusations, rapport du comité d'enquête, (observ.) 12896 et suiv.
Opium: interdiction, (projet de résolution), 13132, 13182, bill (n° 205), à ce sujet, 1ère l., 13182; 2e l., comité et 3e l., 13498; amendements du Sénat, 14204.
Dépêches: transport entre annapolis et Digby, marché avec George E. Corbett, (int. Lanctôt) 13290; dépêches et objet de correspondance, échangés entre le Canada et les autre pays, quantité, (int. Stanfield) 13290.
Japonais: exclusion des ouvriers asiatiques, et notamment des ouvriers japonais, de la Colombie-Anglaise, (rép. à int. Borden), explication, 13296.
Vieillards: pensions, s'occupera-t-on davantage de cette question, avant la fin de la session? (int. Pringle) 13298.
Manitoba: extension des frontières, (observ.) 13475 et suiv.
Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), en comité, 13496.
Vancouver: émeutes, indemnité aux résidents chinois, (sub.) 13815; frais de la commission d'enquête à ce sujet, et au sujet des méthodes par lesquelles on a engagé des ouvriers étrangers à venir en Canada, (sub.) 13817.
Coton: industrie dans la province de Québec, différends industriels, frais de la commission chargée de s'en enquérir, (sub.), 3817.
Chemins de fer: aide, 13971.
Code criminel: modification, bill (n° 212), comité, 13988 et suiv.

LENNOX, Haughton, *Simcoe-sud.*
Accise: inspecteurs, (sub.) 845 et suiv.
Baleine; pêche dans la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. McLean) 10768 et suiv.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1201 et suiv.; sur mot. Foster, idem, 1854.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10786.
Yukon: conduite des fonctionnaires, (mot. pour doc.) 1757, 2253.
Hodgins, major: accusations, rapport du comité d'enquête, (observ.) 12888 et suiv.; amend., 12909, rejeté, 13011.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, débat sur le projet de résol. Pugsley) 2316 et suiv.

LENNOX, Haughton.—*Suite.*
Compagnie dite "North-Atlantic Trading Company": procédés pour recruter immigrants, (int.) 2480.
Transcontinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham) 13314.
Coupes de bois: nos 1413, 1414, 1415, (mot. pour doc.) 2487.
Grains de semence: achat, et distribution, dans l'Ouest, bill (n° 94) à cette fin, en comité, 2884; (int.) 6948.
Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. Northrup pour doc.) 2919 et suiv.
Smith, Chs. L., directeur de la poste à Woodstock, N.-B., appointements, (observ. sur int. Crocket) 2991.
Terres fédérales: beaux exclusifs dans l'Alberta, (int.) 3147; permis de coupe de bois accordés dans l'Alberta, (int.) 3553.
Chemin de fer électrique radial d'Hamilton: bill (n° 25) en comité, 3340, 3482, 3835; 3e l., 4728 et suiv.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3488; bill (n° 4(, idem, 2e l., 3537; exposé général par l'h. M. Graham, (observ.) 4676 et suiv.; bill (n° 112), comité, 5173 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57), en comité, 3752.
Recensement et statistique: (sub.) 13530.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3760, 3943 et suiv.
Canal de la Trent: creusement, (sub.) 12840.
Fusil Ross: fabrique: établissement sur plaines d'Abraham, (mot. pour doc.) 4058.
Hodgins, major: accusation, rapport du comité d'enquête, (observ.) 12938 et suiv.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4692 et suiv., 4716; 3e l., 4717 et suiv.
Chemin de fer Saskatoon à Dawson: bill (n° 70), en comité, 4734 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11929 et suiv; comité, 12134 et suiv.
Code criminel: modification, bill (n° 212), comité, 13990.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12465 et suiv., 13673 et suiv.
Lockerby et McCombe: droit de ports supplémentaires, paiement par eux effectué? (int.) 12535.
Lyall, Peter, et Fils: permission leur a-t-elle été donner de déposer sur la propriété de la commission du port de Montréal les matériaux provenant de la démolition de l'ancien édifice de la "Gazette"? (int.) 12535.
Banque de Vancouver: bill (n° 32), en comité, 4771.
Postes: port des lettres locales, réduction: surintendant des postes, nomination, bill (n° 162), 1ère l., 8309 et suiv.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur obser. Reid) 4906 et suiv.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10409 et suiv.
Immigrants: devant avoir $200, (int.) 11562.
Institut des architectes du Canada: institution civile, bill (n° 88), comité, 5613 et suiv.
Juges: émoluments, (int.) 11562, 11674.
Barrages flottants: bill (n° 49), comité, 5645 et suiv.; 5763 et suiv.

LENNOX, Haughton.—*Suite.*
Canal de la Trent: extention de la rivière Holland, (int.) 12539.
Embranchements de chemins de fer: construction, (sub.) 13410.
Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta: bill (n° 125), en comité, 6469.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12667 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.-E., et de l'Intercolonial par le "Chemin de fer Interprovincial", (débat sur projet de résol. Hughes) 6556 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6749 et suiv.; (débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration) 7364 et suiv; décret, dépôt, (int.) 7861, 8558, 9012, 9323, 10362.
Biens-fonds: titres, modification de la loi, bill (n° 113), comité, 6824 et suiv.
Dragage: adjudication, (débat sur int. Bennett) 7071 et suiv.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger l'ancienne loi y relative, comité, 7200 et suiv.
Transcontinental: classification des travaux, int.) 12654, 12655.
Canal de Bradford: construction, (int.) 14156.
Bassins de radoub: construction, encouragement, bill (n° 119), en comité, 7240 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 119), en comité, 7240 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11142 et suiv.
Canal de la Trent: études, rapport, (int.) 7322.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219), comité, 14181.
Service civil: enquête par le juge Cassels, débat sur obser. Borden) 7701 et suiv.
Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edouard: bill (n° 20), en comité, 8035 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan, institution civile, bill (n° 153), comité, 8040 et suiv.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13930 et suiv.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 151), en comité, 8512, 9153 et suiv., 9826.
Employés publics: nomination, devrait se faire d'après le mérite, (débat sur observ. Foster) 9641 et suiv.
Terres fédérales: achat et préemption des homesteads, bill (n° 181), 1ère l., 9780.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9847 et suiv.
Paiement des employés de l'Etat: retard, (débat sur observ. Fowler) 10499 et suiv.
Intercolonial: (sub.) 10611 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: cause, devant la commission des chemins de fer, frais, (sub.) 10876.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11159 et suiv.
Travaux publics: ministère, livres techniques, etc., (sub.) 11653.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12795 et suiv.

LENNOX, Haughton.--*Suite.*
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13445 et suiv.
Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), comité, 13494.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13521.

LEONARD, J. E. Emile, *Laval.*
Pénitenciers: pénitenciers de Saint-Vincent-de-Paul: attitude des employés dans élections municipales, (int.) 2891; congés accordés à des employés, (int.) 2891; fournitures pour l'année 1907, soumissions, (int.) 5762; version française d'une circulaire concernant ficelle d'engerbage, retard, (observ.) 5766 et suiv.
Homards: gardiens des pêcheries de, (int.) 2893.
Chemins de fer: aide, 13980 et suiv.
Chemins à barrières: abolition des barrières de péage, (débat sur projet de résol. Monk) 3570.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat) 4194 et suiv.
Montréal: almanach des adresses n'est pas à la bibliothèque des Communes, pourquoi? (int.) 4963.
Chambly: emploi de la commune, (int.) 5903.
Chambly-Canton: receveur de la poste, plaintes contre lui, (int.) 5904.
Fusils: achat depuis 1896, (int.) 5904.

LEWIS, Edward Norman, *Huron-ouest.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 255 et suiv.
Immigration: bill (n° 65) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 1336.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13434 et suiv.
Sénat: modification de sa constitution, (projet de résol.) débat, 1575 et suiv.
Code criminel: bill (n° 78) pour le modifier au sujet des armes offensives, 1ère l., 1733; bill (n° 79), idem, concernant les attentats à la pudeur des femmes et des enfants, 1ère l., 1734; bill (n° 93), idem, pour punir auteurs d'homicides à la chasse, 1ère l., 2683, (int. sur ses différents projets de loi) 9726.
Bois à pulpe: exportation, (projet de résolution) débat, 4975 et suiv., mesures à prendre pour le conserver, (int.) 7809.
Code criminel: bill (n° 140) pour le modifier au sujet des accidents causés par les automobiles, 1ère l., 6264.

LOGAN, Hance J., *Cumberland.*
Canal de la baie Georgienne: projet, (débat sur mot. McCool pour doc.) 2068 et suiv.
Yarmouth: port, (sub.) 11842 et suiv.
Intercolonial: prolongement vers les Grands Lacs, (débat sur projet de résol. Emmerson) 2549; (sub.) 10649 et suiv.
Elections: provinciales, au N.-B., attitude du gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3177 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3637 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: exposé général par l'hon. M. Graham, (observ.) 4643 et suiv.
Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat), 13109 et suiv.

LOGGIE, W. S., *Northumberland, N.-B.*
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6871 et suiv.
Cigarettes: interdiction, (observ.) 5479 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ.) 6449, 6478 et suiv.
Tarif douanier: revision, (débat sur int. Clements) 6862 et suiv.
Viandes et conserves: bill (n° 149) pour modifier la loi, 3e l., 7578.

MACDONALD, Edward M. *Pictou.*
Chemins de fer de l'Etat: bill (n° 27) pour modifier loi y relative, 1ère l., 449; 2e l., 5433; comité et 3e l., 5472, 5473.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1206 et suiv.
Intercolonial: ateliers, (sub.) 12867 et suiv.; études d'un tracé, de Moncton ou Amherst, à Truro, (sub.) 13403.
Compagnie de la hausse de fusil Sutherland: bill (n° 63), 1ère l., 1336; 2e l. et comité, 1528.
Compagnie d'embranchements du G.T.P., bill (n° 151), en comité, 9918 et suiv.
"Natal Act": sanction refusée par lieut-gouv., (débat sur observ. Ross) 1911 et suiv.
Hodgins, major: accusations, raport du comité d'enquête, (observ.) 12894 et suiv.; (motion demandant que le Gouvt. paie les honoraires de l'avocat de M. Hodgins) 14262.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2809 et suiv.; (débat sur observ. Turriff) 9194 et suiv.
Détenus: libérés avant l'expiration de la durée de leur condamnation, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2957.
Employés publics: ingérence dans la politique municipale, (observ. Sproule) 2997.
Postes: arrangements postaux avec les Etats-Unis (débat sur explic. Lemieux) 3277 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), en comité, 3764.
Marine marchande: bill (n° 209), pour modifier la loi y relative, en comité, 13713 et suiv.
Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (observ.) 3932; bill (n° 109) à ce sujet, comité, 13237.
Transcontinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham) 13365 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: exposé général par l'hon. M. Graham, (observ.) 4663 et suiv.
Service civil: enquête par le juge Cassels, débat (sur observ. Borden) 7739 et suiv.
Tunnel: entre l'Ile du P.-E. et la terre ferme: construction, (débat sur observ. Martin) 484 et suiv.
Amirauté: justice, pensions aux juges et greffiers, (projet de résol. Aylesworth) 5068 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat: le chemin de fer de l'Ile P.-E. et l'Intercolonial devraient être remplacés par le "Chemin de fer Interprovincial," (débat sur projet de résolution Hughes) 6541.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (débat sur observ. McLean) 8105 et suiv.

MACDONALD, Edward M.—*Suite.*
Compagnie d'assurance Phœnix: bill (n° 167) 1ère l., 9008; 2e l., 9501; comité et 3e l., 10439.
Marine marchande: modification de la loi y relative, (projet de résol. Fielding) 13285.
Manitoba: extension des frontières, (observ.) 13473 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13665 et suiv.

MACDONELL, Angus Claude, *Toronto-sud.*
Immigrants: immigrants indigents, mesures à leur égard, (int.) 194, 255.
Assurances: compagnies, total des dépôts (int.) 254; commission, retrait de certaines pièces du dossier, (mot.) 8368.
Commission des chemins de fer: frais d'avocats, (int.) 10748.
Saccharine: prescription d'un étalon, (int 366.
Yukon: exploitation des placers, bill (n° 150), 2e l., 8883 et suiv.
Toronto: commune de la garnison, vente, (int.) 369; dragage dans le port, (int.) 369; construction de la passe ouest du port, (int.) 370; passe de l'est, adjudication des travaux, (int.) 1568, (mot. pour doc.) 2486; hôtel des postes, remplacement du directeur, (int.) 2687; passe de l'ouest, travaux, retard dans l'adjudication de l'entreprise, (int.) 6180; nouvelles caserne, plans, (int.) 7550.
Chemin de fer Transcontinental- national: personnel des ingénieurs, nominations et changements, (int.) 374, 706, (mot. pour doc.) 885; sous-ingénieur divisionnaire, à Kenora, remplacement, (int.) 928.
Droits d'auteur: bill (n° 28) pour modifier la loi y relative, 1re l., 528; 3e l., 3123.
Immigration: loi de la Colombie-Anglaise, révocation, (int.) 589.
Billets fédéraux: en circulation au 31 octobre 1907 ? (int.) 717.
Compagnie dite "Standard Plate Glass Company of Canada": institution civile, bill (n° 41), 1re l., 783; 2e l., 1102; comité et 3e l., 6464.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (débat) 822 et suiv.
Commerce: du Canada avec le Japon chiffre, (int.) 931.
Québec: fêtes du tricentenaire, la milice n'y participera pas, (observ.), débat, 9269 et suiv.
Stations navales canadiennes: entretien, (int.) 1164.
Steamers de l'Etat: achetés ou construits—depuis 1900, (int.) 11256.
Navires: facilités de mise en dock, (int.) 1164.
Défense navale impériale: contribution du Canada, (int.) 1164.
Pêcheries: protection, (int.) 1164.
Instruction navale: (int.) 1165.
Levés hydrographiques, (int.) 1174.
Milice: solde, enquête, (int) 1345, 2248; exercices annuels, (sub.) 6003 et suiv.
Impression et lithographie: exécutées en dehors du Canada, (int.) 1567, 1798, 2002, (mot. pour doc.) 2486.
Electricité: énergie électrique produite aux chutes Niagara, exportation, (mot. pour doc.) 2486.

MACDONELL, Angus Claude.—*Suite.*
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (projet de résol. Pringle), débat, 2505.
Canadiens: allant aux Etats-Unis, renvoyés au Canada sans cause légitime, (observ.) 2836.
Chemin de fer de Témiscaming et Ontario-nord: construction, aide, (mot. pour doc.) 2988.
Bassins de radoub d'Halifax et d'Esquimault: cession au gouvt. fédéral, (mot. pour doc.) 2988.
Liquidations: loi des, bill (n° 95) pour la modifier, 1ère l., 3081.
Postes: tarif d'un sou, (int.) 3269; réduction des heures de travail des facteurs à huit heures, (int.) 8095.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le ratifier, 1ère l., 3629.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3843 et suiv.; 3e l., amendement, 4532.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3971 et suiv.
Chemins de fer de Niagara à Toronto: bill (n° 82), en comité, 5205.
Elections fédérales: bill (n° 29) pour modifier la loi des, 2e l., 5473.
Compagnie dite "Standard Accident and Guarantee Company"; bill (n° 132), 1ère l., 5568; 2e l., 5407; comité et 3e l., 6472.
Lainages: industrie, nombre d'ouvriers qu'elle employait en 1897 et 1907, au Canada ? (int.) 7866.
Compagnie "Yukon Gold": réclame de Ths. W. W. Lawson, (int.) 8092.

MACLAREN, Alexander Ferguson, *Perth-nord.*
Ciment: (sub.) 11815 et suiv.
Dépêches: transport, entre Guelph et Goderich, (int.) 192.
Tunnel international de Détroit: construction, droits de douane sur matériaux, (int.) 3992.

MACLEAN, Alexander K., *Lunenburg.*
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9811 et suiv.
Marine marchande: modification de la loi y relative, bill (n° 12), 1ère l., 327; 2e l., 3130 et suiv., 3538; renvoi au comité général, (mot.) 3539; bill (n° 17), idem, 2e l., 3540 et suiv.
Chambre des communes: modification de la règle 38, (mot. à cette fin) 3091.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3191 et suiv.
Houille: expédition, dans les charbonnages, débat sur observ. McLean) 8131 et suiv.
Québec: pont, rapport de la commission, (mot. pour renvoi à un comité spécial) 10905; rapport du comité, (dépôt) 14028.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13517 et suiv.

MACLEAN, William F., *York-sud, O.*
Ciment: laboratoire de l'essayeur: (sub.) 11627 et suiv.
Télégraphie sans fil: système Marconi, efficacité, (int.) 182.
Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi des, 1ère l., 97; 2e l., 3437 et suiv., 3482 et suiv.; bill (n° 4), idem, 2e l., 3529 et suiv.

MACLEAN, William F.—*Suite.*

Chemins de fer: modification de la loi, bill (n° 11), 1ère l., 244; bill (n° 118), 3e l., amend. Northrup,11311 et suiv.; interruption du service entre Toronto et Schomberg, (observ.) 4056, exposé général par l'hon. M. Graham, (observ.) 4668 et suiv.; bill (n° 118), 3e l., 12184 et suiv.

Tabac: tabac canadien, encouragement, (débat sur mot. Dubeau pour doc.) 941 et suiv.

Compagnie dite "Standard Mutual Fire Insurance Company", changement de nom, bill (n° 71), 1ère l., 1480; 2e l., 1682; comité et 3e l., 10439.

Chambre des communes: trop courtes séances, les mercredis, (observ.) 2886,, inconvénients du nouveau règlement, observ.) 3043.

Service civil: bill (n° 189) pour amender loi y relative, 1ère l., 11242 et suiv.; comité, 12220 et suiv.

Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. Northrup pour doc.) 2909 et suiv.

Edifices publics: loyers, (sub.) 11521 et suiv.

Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3071 et suiv.

Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11677 et suiv.

Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3118 et suiv.

Lettres: distribution dans les banlieues, (débat sur projet de résol. Monk) 3393 et suiv.

Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3869 et suiv.

Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4712 et suiv.

Forestiers: cour subsidiaire de l'ancien ordre des, bill (n° 62), en comité, 5394.

Chemin de fer transcontinental national: accidents, prévention, (observ.) 6973.

Chemin de fer canadien du Pacifique: prolongement depuis Moose-Jaw jusqu'à Lacombe, (débat sur observ. Knowles) 8020 et suiv.

Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edouard: bill (n° 20), comité, 8033 et suiv.

Grains de semence: combien acheté par le Gouvt. pour distribuer dans l'Ouest ? (int.) 8572.

Milice: exercices annuels, (sub.) 10785 et suiv.

Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13430 et suiv., 13477.

Presse canadienne associée : aide, bill (n° 201), 2e l., 13492; comité, 13496.

MACPHERSON, Robert George, *Ville de Vancouver.*

Banque de Vancouver. institution civile, bill (n° 32) 1ère l., 629; 2e l., 808, 1102; comité et 3e l., 4770-4772.

Chemins de fer et Canaux: causes devant la commission des chemins de fer, frais, (sub.) 10877 et ssuiv.

Affaires indiennes: (sub.) 651.

Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11953 et suiv.

Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat), 13102 et suiv.

MACPHERSON, Robert George.—*Suite.*

Immigration: mesures à prendre pour restreindre l'immigration orientale, (débat sur projet de résol. Smith) 745 et suiv., (débat sur mot. Borden) 2166; bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6738 et suiv.; bill (n° 184), idem, comité, 11272 et suiv.

Compagnie dite "Pacific Coast Fire Insurance Company": bill (n° 40) y relatif, 1ère l., 783; 2e l., 1102; comité, 6463, 6511; 3e l., 6515.

Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta: bill (n° 125), 1ère l., 5481; 2e l., 5704; comité, 6465; 3e l., 6470.

"Chartered Bank of British America": institution civile, bill (n° 59), 1ère l., 1336, 2e l., 1528.

"Natal Act": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1828 et suiv.

Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3128 et suiv.

Naufrages: enquêtes, (sub.) 3299 et suiv.

Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10206 et suiv.

Chemin de fer terminus de Fort-William, compagnie du, bill (n° 101) y relatif, 1ère l., 3605; 2e l., 4409; comité, 6461, 6508; 3e l., 6509.

Chemins de fer: aide, 13970 et suiv.

Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5349, motion d'ajournement, (mise aux voix et adoptée) 5351.

Hindous: débarqués à Vancouver, rapatriement, (int.) 5568.

Institut des architectes du Canada: institution civile, bill (n° 88), comité, 5614 et suiv.

Viandes et conserves alimentaires: modification de la loi, bill (n° 149), en comité, 7220 et suiv.; 3e l., 7566 et suiv.

Fusil Ross: (débat sur observ. Worthington contre l'usage de ce fusil) 9517 et suiv.

Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13669 et suiv.

McCARTHY, Leighton Goldie, *Simcoe-nord.*

Marine marchande: bill (n° 17) pour modifier loi y relative, 1ère l., 364; 2e l., 3539. bill (n° 2), idem, 2e l., 3126 et suiv.

Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1190 et suiv.

Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11928 et suiv.

Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3052 et suiv., 3068 et suiv.

Fleuve Sain-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3114 et suiv., 3121 et suiv.

Bassins de radoub: construction, aide, bill (n° 119), comité, 11289 et suiv.

Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, 13028.

Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), en comité,, 13639 et suiv.

McCARTHY, Maitland Stewart, *Calgary.*

Arpentages, (sub.) 10466 et suiv.

Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, (int.) 585, bill (n° 109), à ce sujet, comité, 13240 et suiv.

Immigration: agents, (sub.) 10431 et suiv., 10443 et suiv.

McCARTHY, Maitland Stewart.—*Suite.*

Télégraphie sans fil: sur le Pacifique, (int.) 708.
Calgary: terrains de la ville, question y relative, (observ.) débat, 10241.
Terres fédérales: appointements, (sub.) 10528 et suiv ; bill (n° 181), 2e l., 11683 et suiv.; comité, 11998 et suiv.; 12103 et suiv., 12557 et suiv.
Réclamations: payées par Gouvt. russe, (int.) 708.
Cavalerie Strathcona: casernes, (sub.) 11518.
Indiens: (sub.), 13392.
Sauvetage: achat d'un bateau pour servir en Colombie-Anglaise, (int.) 709.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 992.
Graines de semence: distribution, (sur int. Sifton) 1431.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake) 2435 et suiv.
Steamer *Coquitlam* : saisie, (int.) 2477.
MacDougall, révd. John: emploi, (int.) 713.
Immigrants : Orientaux arrivés dans la C.-A., depuis 15 janvier 1908 ? (int.) 718.
Emplacements: achat depuis juillet 1896, (mot. pour doc.) 724.
Parc: établi à l'ouest du 4e méridien, (int.) 878.
Navires canadiens: saisie illégale par gouvt, russe, indemnité, (int.) 2479.
Documents: parlementaires, détention par les députés, (observ.) 4860.
Irrigation: bill (n° 99), comité, 4866 et suiv.
Parc National: réserves, (sub.) 6017 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6616 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6746 et suiv.

McCOLL, John B., *Northumberland, Ont.*

Voies et moyens: comité, 6219 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6348.

McCOOL, Charles Arthur, *Nipissingue.*

Chemin de fer de Campbellford à l'ouest du lac Ontario, bill (n° 14), 1ère l., 365; 2e l., 706; comité et 2e l., 1527.
Chemin de fer central de Nipissingue: bill (n° 170), comité et 3e l., 10439.
Canal de la baie Georgienne: projet, (mot. pour doc.) débat, 2013 et suiv.; bill (n° 47), comité, 3766 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12514 et suiv., 13626 et suiv., 13625.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5676.
Réserve indienne de Dokis: vente du bois, annonces dans journaux, (débat sur observ. Perley) 8173 et suiv.
North-Bay: édifices publics, (sub.) 8182.
Québec: fêtes du tricentenaire, émission de timbres-poste à ce sujet, (int.) 13038.

McCRANEY, George Ewan, *Saskatchewan.*

Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1418; achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3028.
Immigration : (sub.), dépenses générales, (observ.) 6010 et suiv.
Chambre de commerce: bill (n° 133), comité, 12589 et suiv.

McCRANEY, George Ewan.—*Suite.*

Compagnie de force motrice de la Saskatchewan, institution civile; bill (n° 153), 1ère l., 6832; 2e l., 6950; comité, 8039, 8088, 9015, 8961 et suiv., 9499 et suiv., 9604; 3e l., 9605.
Chemin de fer Canadien du Pacifique: prolongement depuis Moose-Jaw jusqu'à Lacombe, (débat sur observ. Knowles) 8021 et suiv.
Synode du diocèse de Kéwatin: institution civile, bill (n° 179), 2e l., 10486; comité et 3e l., 12035.
Terres fédérales: bill (n° 181), comité, 12038 et suiv., 12548 et suiv.

McINTYRE, Gilbert H., *Perth-sud.*

Discours du trône: adresse (débat) 475 et suiv.
Sénat: modification de sa constitution, (projet de résol.), débat, 1575.
Remèdes brevetés: bill (n° 146), comité, 13259.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2294 et suiv.
Chambre des communes: (mot. McLean pour modifier règle 38) 3093.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13242 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5348.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7257 et suiv.

McINTYRE, Wilbert, *Strathcona.*

Discours du trône: adresse, (débat) 465 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: bill (n° 45), 1ère l., 923; 2e l., 1102; comité et 3e l., 2434.
Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1414.
Mission catholique ruthène: institution civile, bill (n° 60), 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité, 3306; 3e l., 3306.
Chemin de fer de Saskatoon-Dawson; bill (n° 70), 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité, 4399 et suiv., 4734; comité et 3e l., 4769-4770.
Chemin de fer Canadien du Nord: bill (n° 81), 1ère l., 1798; 2e l., 2002; comité, 4398, 4733; 3e l., 4733.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, débat sur mot. Lake) 2414 et suiv.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène, (débat sur projet de résol. Black) 2678 et suiv.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, (projet de résol. Oliver), observ., 3907.
Inspection et vente: bill (n 114) y relatif, 1ère l., 4485.
Service civil: commission, distribution de son rapport aux députés, (débat sur int Borden) 6162.
Affaires indiennes: administration, (débat sur observ. Armstrong) 11579 et suiv.
Pénitenciers: (sub.) 5772 et suiv.
Postes: lenteur des services, plaintes, (débat sur observ. Armstrong) 7614.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6688.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7324 et suiv.

McINTYRE Wilbert—*Suite.*

Terres fédérales: superficie totale des terres à nombre pair ou impair, dans l'Ouest, (int.) 8570; bill (n° 181), 2e l., 11725 et suiv.; comité, 11992 et suiv.; 12079 et suiv.

McKENZIE, Peter H., *Bruce-sud.*

Budget: exposé budgétaire, (débat) 6884.
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance entre convois, (sur observ. Taylor) 200 et suiv.
Cigarettes: interdiction, (observ.) 5481.
Agriculture: comité, 2e rapport, (motion pour adop.) 13034.
Recensement et statistique: (sub.) 13531.

McLEAN, Angus A., *Queen, I. P.-E.*

Baleine: pêche à la baleine dans la Colombie-Anglaise, (observ.), débat, 10751 et suiv. (*voir* aussi " Pêche ").
Dragueur *Montague* : coût, (int.) 190.
Chambres: mises à la disposition des députés, insuffisance, (observ.) 10998 et suiv.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 439.
Cour d'échiquier: bill (n° 116), comité, 8901 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: phares, approvisionnement, (int.) 373; chemin de fer, nouvel embranchement, de Stanley-Bridge à New-London, (mot. pour doc.) 882; résidence du chef de gare à Bear-River, I. P.-E., (int.) 1804; 2244; gare à Charlottetown, construction, soumissions, (mot. pour doc.) 3356; construction d'embranchements de chemins de fer, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3376; embranchement de Harmony à Elmira, bill (n°202), comité, 13272 et suiv.
Tabac: amendes imposées aux fabricants, (int. 379; remaniement des droits, (observ.) 6415 et suiv.
Provinces maritimes: représentation au Parlement, (débat sur observ. Daniel) 10275.
Employés publics: intervention dans élections municipales, (int.) 713.
Revenu de l'intérieur: violation des lois y relative, (observ.), débat, 9967.
Souris, I. P.-E.: brise-lames, réparation, (int.) 1752; dragage du port, (int.) 2011; jetée nouvelle, (int.) 2474.
Winnipeg: nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 8973 et suiv.
Homards: pêche de petits homards, (int.) 2893.
Intercolonial: (sub.) 10662 et suiv.
Lettres: déposées au bureau de poste de la Chambre des communes, expédition retardée, (int.) 12538.
Scotch-Hill-East : bureau de poste, (int.) 2893.
Douanes: bill (n° 194), comité, 12585.
Saint-Jean: port, dragage, etc., (sub.) 12631.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3065 et suiv.
Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, comité, 11478 et suiv.
Pêcheries: inspecteurs et gardiens, (sub.) 6038 et suiv.
Intercolonial: augmentation du tarif pendant l'hiver, (int.) 6266.
Pêche: à la baleine, permis accordés dans la Colombie-Anglaise, à qui ? etc., (int.) 6267.

McLEAN, Angus A.—*Suite.*

Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ. sur projet de résol. Brodeur) 6500.
Homards: pêche, modification des règlements, (int.) 6958.
Viandes et conserves alimentaires: bill (n° 149) pour modifier la loi, en comité, 7218 et suiv.; 3e l., 7597 et suiv.
Louisbourg, N.-E.: port, maîthe du port, recettes, etc., (int.) 7864.
Souris, I.P.E.: quai, construction, (int.) 8094.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (int.) 8099.
Marine marchande: modification de la loi y relative, (projet de résolution Fielding) 13285.
Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), comité, 13488 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: infractions à la loi, à Charlottetown, (mot. pour doc.) 3089.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3320 et suiv.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub.) 3325 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, observ.) 13458.
Dépêches: services en hiver, (sub.) 3330 et suiv.
Dragueur " Cap-Breton ": usage, coût, (int.) 3553.
Remorqueur " E. M. Cates ": usage, coût, (int.) 3553.
Pisciculture: établissement de Forchu, (int.) 3553.
Louisbourg: maître du port, (int.) 3554; hôpital des matelots, traitements des malades, (int.) 4579.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3914.
Gunnip, James: accident, mise à la retraite, demande d'indemnité, (int.) 3996.
Pointe-Prim: quai, (int.) 4052.
Ile du Prince-Edouard: projet de construction d'un tunnel pour la relier à la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 4814 et suiv.; avocats du gouvt. fédéral dans l'I.P.E., (int.) 4964; subvention de l'Ile du Prince-Edouard, (int.) 5294.
Valleyfield-East: receveur de la poste, destitution et remplacement, (mot. pour doc.) 5302.
Lard: importation des Etats-Unis, (int.) 5900.
Chien de mer: réduction, fonctionnement de l'usine de Canso, (int.) 5901.
Steamers et brise-glaces de l'Etat: (sub.) 6028 et suiv.

McLEAN, P. D., *York.*

Hogg, W. D., C.R., paiements à lui faits depuis 1896, 3088.

McLENNAN, Angus, *Inverness.*

Houille: expédition dans les charbonnages, (débat sur observ. McLean) 8111.
Revenu de l'intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10003 et suiv.
Port-Hood: havre et passe nord, (sub.) 11829 et suiv.
Intercolonial : améliorations à Amherst, (sub.) 12849; études d'un tracé, de Moncton ou Amherst, à Truro, (sub.) 13404.

MARCIL, Charles, (vice-président), *Bonaventure.*
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) décision, 1119.
Chemin de fer interprovincial du Nouveau-Brunswick: bill (n° 76), 1ère l., 1648; 2e l., 1964; comité et 3e l., 4408.
Round-Hill: quai, (sub.), débat, (déc.) 11853.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3047 et suiv.
Intercolonial: ateliers, (sub.), débat, (déc.. 12872.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), non imprimé en français, (déc. sur observ. A. Lavergne) 3860 et suiv.
Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, (déc.) 13025.
Courses de chevaux sur la glace, le dimanche, défendues, (déc. sur observ. Elson) 3898.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, (observ.(9664; bill (n° 194), comité, (déc.) 12587.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (déc. sur observ. Taylor) 4168; (déc. sur observ. Foster) 4368; appel au fanatisme de race, article du *Citizen*, (remarque sur explication Talbot) 4390.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, (déc.), 4709 et suiv.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), comité, 5291.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5683.
Ile du Prince-Edouard: embranchement de Harmony à Elmira, bill (n° 202), comité, (déc.), 13269 et suiv.
Doukhobors: prisonniers à Fort-William, seront-ils graciés ? (déc. sur int. Lake) 7171.
Edifices publics fédéraux: (sub.), débat, (déc.) 7831 et suiv.; loyers, (sub.), déc., 11534.
Statuts de la Saskatchewan (1907): contraires à la loi d'autonomie, au sujet de l'instruction publique, (observ. sur int. Lavergne) 7178.
Elections: listes électorales, bill (n° 115), comité, (déc.) 12421.
Edifices publics fédéraux: (sub.), compagnie dite "Eclipse Manufacturing Company", (débat sur observ. Bennett), (observ.) 7831 et suiv.
Service civil: commission, (débat sur observ. Borden concernant rapport) déc., 7960.
Lac à la Tortue: établissement d'une réserve forestière, impossible, observ. Schaffner, (déc. sur observ. Roche) 8017.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique: bill (n° 151), en comité (déc.) 8522.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, débat, (déc.), 13624, 13655 et suiv.
Restaurant: à l'usage des deux Chambres, établissement, (dépôt du rapport du comité chargé d'étudier la question) 14190.

MARSHALL, David, *Elgin-est.*
Entrepôt frigorifique : construction dans Elgin-est, aide, (int.) 367.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7854.
Immigration: agents dans Elgin-est, (int.) 719.

MARSHALL, David.—*Suite.*
Salles d'armes: construction, (sub.) 11428 et suiv.
Aylmer, (Ont.): officier de douane, appointements, (int.) 1567.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 8196.
Port-Bruce: port, travaux, (int.) 2477.
Immigrants: salutistes, (int.) 2479.
Fruits: marquage, loi y relative, (débat sur observ. Blain) 2864 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, en comité, 3740.
Pois: petits pois français, importation, (int.) 3999.
Milice: exercices annuels, (sub.) 6008 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ.) 6490.
Billets fédéraux, et dépôts dans les caisses d'épargne, quelle somme en or le Gouvt. a-t-il pour les garantir ? (int.) 6519.
Viandes et conserves: bill (n° 149), 3e l., 7562 et suiv.

MARTIN, Alexander (Queen, I.P.E.)
Ile du Prince-Edouard: insuffisance du service postal, (int.) 370; tunnel, construction, (int.) 584; service du chemin de fer à Murray-Harbour, (int.) 591; chemin de fer, embranchement, recettes et dépenses (int.) 879; plaintes au sujet du chemin de fer, (int.) 1170; horaire du chemin de fer, (int.) 1170; service des dépêches, (mot. Martin pour doc.) 1249; service d'hiver, (int.) 1255.
Pinette: port, dragage, (int.) 710.
Provinces maritimes: représentation au Parlement, (débat sur observ. Daniel) 10281.
Ferme d'expérimentation établissement, dans l'I.P.E. (int.) 14015.
Belle-Rivière: port, dragage, (int.) 711.
Ile du Prince-Edouard: rupture du câble anglo-américain, réparations urgentes, (int.) 8835.
Intercolonial: (sub.) 10641 et suiv.
Fret: transport sur steamers, entre l'I.P.E. et la terre ferme, (int.) 874.
Inspection et vente: bill (n° 148), comité, 11077 et suiv.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1129, 1143.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12140 et suiv.
Baie Saint-Pierre: transport des dépêches, (int.) 1753; distribution de la receveuse de la poste, (int.) 1754, 2886.
Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12214.
Commerce: avec les Antilles, (int.) 1930.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13246.
Immigration: abolition des primes, (débat sur mot. Cockshutt) 1398.
Indiens: (sub.) 13395.
Ile du Prince-Edouard: (suite) à quelles personnes primes de pêche payées ? (int.) 1348; abandon et reprise du service d'hiver à Charlottetown, par steamers, (mot. pour doc.) 1574; pont de Hillsborough, construction. dépenses, (observ. Reid) 2843 et suiv.; fret sur bateaux entre Charlottetown et Georgetown, (mot. pour doc.) 2886.
Pointe Saint-Pierre: receveuse de la poste, destitution et remplacement, (mot. pour doc.) 2254.

MARTIN, Alexander.—*Suite.*

Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13442.
Pénitenciers: (sub.) 5783, digression au sujet d'élections municipales, 5783.
Ile de Toronto: tunnel, (int.) 5812.
Pêcheries: juridiction, (int.) 2483.
Little-Sands: quai, réparations, (mot. pour doc.) 2486.
Grains de semence: achat, et distribution dans l'Ouest, bill (n° 94) à cette fin, en comité, 2883; achat, (int.) 3268.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub.) 3226 et suiv.
Dépêches: service en hiver, (sub.) 3330 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, (suite): construction d'embranchements de chemins de fer, (mot. pour doc.), débat, 3357 et suiv.; embranchement de Harmony à Elmira, bill (n° 202), 2e l. et comité, 13265 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3963.
Maher, James: réclamation en dommages au sujet d'expropriation de terrains, (int.) 3985.
Postes: arrangements postaux avec les Etats-Unis, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 4050.
Port-Vernon: quai, (int.) 4581.
Rustico: port, brise-lames, (sub.) 11856.
Ile du Prince-Edouard: projet de construction d'un tunnel pour la relier à la terre ferme, (observ.) débat, 4780 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5315.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6390.
Chemins de fer de l'Etat: le chemin de fer de l'Ile P.-E. et l'Intercolonial, devraient être remplacés par le "Chemin de fer Interprovincial," (débat sur projet de résolution Hughes) 6536.
Pont de Hillsborough: réclamation de l'entrepreneur Haney: le Gouvt. a-t-il admise? (int.) 7439.
Houille: expédition dans les charbonnages, (débat sur observ. McLean) 8105 et suiv.

MARTIN, Médéric, *Sainte-Marie, Montréal.*

Accise: employés à Montréal, augmentation de salaire, (sub.) 849.
Chemin de fer: loi des, bill (n° 100) pour la modifier, 1ère l., 3433.
Montréal: quais avant 1896, et aujourd'hui, (int. à M. Osler) 5117 et suiv.
Tabac: remaniement des droits, bill (n° 143), en comité, 6818 et suiv.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7047 et suiv.

MICHAUD, Pius, *Victoria, N.-B.*

Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 128), 1ère l., 5482; 2e l., 5704; comité, 6463, 6509; 3e l., 6511.
Elections: provinciales, au N.-B., attitude du gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 180 et suiv.
Shelburne: édifice public, (sub.) 7517, mémoire de R. T. MacIlreith pour examen des titres, (observ.) 7521.
Transcontinental: expropriation dans Madawaska, (int.) 13299.

MILLER, Henry Horton, *Grey-sud.*

Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 153.
Sénat: modification de sa constitution, (projet de résol.), débat, 1575.
Coupes de bois: au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake) 2447 et suiv.
Fruits: marquage, loi y relative, (débat sur observ. Blain) 2862 et suiv.
Affaires indiennes : administration, (débat sur observ. Armstrong, 11613 et suiv.
Alcool: emploi pour des fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4013.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 12295 et suiv.; comité, 12438 et suiv.; 13594 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5321 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 5815 et suiv.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 8189 et suiv.
Voies et Moyens: comité, 6219.
Tabac: bill (n° 173), interdit aux jeunes, 2e l., 11217; amendements du Sénat, (motion pour renvoi) 13700.
Terres fédérales bill (n° 181), comité, 11985 et suiv.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7148 et suiv.
Indiens: (sub.) 13390 et suiv.
Compagnie d'assurance Occidentale, contre le feu; bill (n° 131), en comité, 8091.
Caisse des ministres, veuves et orphelins de l'Eglise presbytérienne, bill (n° 23), en comité, 2889.

MONK, Frederick D., *Jacques-Cartier.*

Emprunts temporaires: total, (int.) 246, 238.
Ligne panbritannique: négociations à ce sujet, (int.) 368, lettre du premier ministre en la possession de M. Sifton, (int.) 983.
Tabac: droits d'accise, modification, (int.) 588, (débat sur mot. Dubeau pour doc.) 938 et suiv.
Chambre des communes: heure de clôture des séances, (débat sur projet de résol. Wright) 615 et suiv.
Sociétés industrielles et coopératives: bill (n° 5) y relatif, 1ère l., 96; 2e l., 606.
Traité anglo-japonais: correspondance concernant le Canada, (mot. pour doc.) 617.
Blé: blé gelé expédié de l'ouest dans l'est du Canada, (observ. Blain) 857.
Canaux: personnel et réparations, (sub.) 10800.
Milice: solde du 84e rég. de Saint-Hyacinthe, (int.) 875.
Immigration: immigration japonaise au Canada, (débat sur mot. Borden pour doc.) 904 et suiv.
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland: bill (n° 46); 1ère l., 923; 2e l., 1154; comité et 3e l., 2434, 5291-92.
Traité franco-canadien: examen, (mot. pour comité à cette fin) 957; bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 1453 et suiv.
Marine et Pêcheries: personnel, (sub.) 1041 et suiv.
Chemins à barrières de Montréal: commission des, dépenses, dettes, etc., (mot. pour doc.) 1755, (int.) 2003; intérêt et acompte payés, (int.) 3085; examen des affaires de

MONK, Frederick D.—*Suite.*
la commission par John Fraser, rapport, (mot. pour doc.) 3090; abolition des barrières de péage, (projet de résol.) 3415, 3564, (mot. pour adop.) 3593, adoptée, 3594.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf), quai, soumissions, (int.) 1800, 2483, 9255, 9711.
Clark-City: travaux publics, dépenses, (int.) 2483.
Code criminel: bill (n° 92) pour le modifier de façon à éviter l'intervention d'un jury, 1ère l., 2635.
Québec: construction du pont, garanties données à l'Etat pour subvention, (mot. pour comité d'examen) 2637 et suiv.; rapport de la commission du pont, impression, (int.) 10798.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3048 et suiv.
Dragage: en 1907, (int.) 3150.
Lettres : distribution dans les banlieues, (projet de résol.), débat, 3392 et suiv.
Ecoles polytechniques: emploi de leurs élèves dans les travaux de l'Etat, (projet de résol.), débat, 3404 et suiv.
Rivière Godefroi: quai, travaux, (int.) 3549.
Port Saint-François: quai, travaux, (int.) 3550.
Rivière Nicolet: quai, coût, (int.) 3551, 3606.
Japonais: objet de procédures d'*habeas corpus* en Colombie-Anglaise, comment sont-ils entrés en Canada ? (int.) 3896, 4055.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3944 et suiv.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, (observ. sur projet de résol. Oliver) 3956 et suiv.
Phares: à Nicolet et à Port Saint-François, dépenses, (int.) 3989.
Steamers: service direct entre France et Canada, un contrat a-t-il été conclu à ce sujet ? (int.) 13013.
Nicolet: bureau de poste, construction, (int.) 3989; dragage, de 1904 à 1907 ? (int.) 3991.
Immigrants: arrivés dans les trois mois terminés 30 juin 1907 ? (int.) 3991; conspiration pour frauder les immigrants, dépêches de Londres, (int.) 5040; immigrants arrivés par le paquebot le *Montréal*, combien examinés par les médecins inspecteurs, rejetés, etc. ? (int.) 7250.
Alcool: emploi pour fins industrielles,, (observ. sur projet de résolution Bole) 4028 et suiv.
Collingwood: havre, améliorations, (sub.) 12702 et suiv.
Dragage: rivière Nicolet, etc., (int.) 4051, (mot. pour doc.) 4416.
Intérieur: ministère, administration centrale, (sub.) 10160 et suiv.
Phoques: chasse, dans l'Océan Pacifique, (débat sur observ. Sloan) 4112 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (observ.) 4149 et suiv.
Société canadienne d'immigration et de placement: demande d'aide, (int.) 4412.
Champs de bataille nationaux, achat: bill (n° 111) à cette fin, en comité, 4572 et suiv.
Coopération: bill (n° 5), 2e l., 4747 et suiv.
Dragage: à Hudson, P. Q., (int) 4777: dans le comté de Vaudreuil, (int.) 4778; à la rivière Raquette, (int.) 4778, 5909; dans le comté de Nicolet, (int.) 4778.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4930.

MONK, Frederick D.—*Suite.*
Traité franco-canadien: expéditions du Canada, (int.) 4963; dépenses du gouvt. canadien pour les négociations, (int.) 13288.
Saint-Gabriel de Brandon: caisse d'épargne postale, établissement, (int.) 5033.
"Canada": compagnie de publication, du paiements à elle faits, du 1er janvier 1907, au 1er mars 1908, (int.) 5297.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5342.
Québec: pont, droits de douane payés sur matériaux, jusqu'à ce jour, (int.) 5420, 6055.
Deschambault: quai, (int.) 5704.
Postes: bureaux de poste dans la paroisse du Sacré-Cœur, comté de Saguenay, pourquoi en avoir établi six? (int.) 5712.
Pénitenciers: (sub.) 5786 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, suspension de fonctionnaires, (sur explic. Laurier) 6276.
Tabac: remaniement des droits, (débat sur projet de résol. Templeman) 6400 et suiv.; bill (n° 143) à ce sujet, en comité, 6797 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6449 et suiv., 6473 et suiv.; bill (n° 145) à cette fin, comité, 6708 et suiv.
Acton-Vale : édifice public, construction, (int.) 6516.
Meaford, Midland et Tiffin: ports, améliorations, (sub.) 12736 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6739 et suiv.; (motion pour restreindre l'immigration, (débat) 6978 et suiv., 7350 et suiv.; agents, (sub.) 10311 et suiv.
Traité avec les Etats-Unis, conserant la frontière et les pêcheries, le Gouvt. va-t-il en déposer le texte? (int.) 6946; a-t-il été soumis au gouvt. canadien avant d'être signé? (int.) 7256.
Chemin de fer transcontinental-national: combien de milles complétés jusqu'à présent dans la province de Québec? (int.) 6957.
Dragage: réclamations pour dragage dans la province de Québec: (int.) 7546.
Chemins de fer: aide, 13981 et suiv.
Ministre de la Marine et des Pêcheries: projet de résolution par le chef de l'opposition contre lui, tous les députés conservateurs français sont sortis de la Chambre pour ne pas voter, article du "Soleil", (débat sur observ. et explic. Bergeron) 8374.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8501 et suiv., 8524 et suiv.
Québec: pont écroulement du pont, quand sera imprimé le rapoprt de la commission d'enquête à ce sujet, (int.) 9012.
Exposition anglo-française de Londres: représentants du Canada, (int.) 9017; marchandises achetées pour cette exposition, (int.) 8839; dépenses, (int.) 8840.
Juges: nomination de trois nouveaux juges à Montréal, le Gouvt. a-t-il déposé un projet de loi à cette fin? (int.) 8863.
Commission des chemins de fer: modification, bill (n° 112), en comité, 8912.
Coteau-Landing: pourquoi les bateaux transportant le courrier de Montréal à Kings-

MONK, Frederick D.—*Suite.*
ton n'y font-ils pas escale? (int.) 9721; quai, réparations, abri pour les passagers? (int.) 9722.
Soulanges: comté, perception des droits de quaiage? (int.) 9721; pourquoi faire passer par Montréal les lettres et colis postaux échangés entre les paroisses du comté? (int.) 9722; canal, enquête contre A. Sauvé, surintendant, par Louis Boyer, avocat; le rapport a-t-il été déposé? (int.) 9722, 10362, 11022; frais de M. Boyer, (int.) 13037; force électrique et éclairage du canal, (int.) 10489.
Débats: comité des, (motion pour annullation du 4e rapport recommandant la nomination de M. Edouard Charlier comme traducteur et de M. Rodolphe Girard comme correcteur d'épreuves) 10173, 10361, 10601, 10717 et suiv.; (motion mise aux voix et rejetée, 10744.
Whisky: distribution illicite dans les comtés de Beauce et de Mégantic, (int.) 10365.
Intercolonial: gare à Amqui, construction, coût, (int.) 10491, 13418.
Rimouski: comté, travaux publics, crédits votés à cette fin, (int.) 10491; droits de douanes perçus, (int.) 10745.
Chemins de fer: bill (n° 157) amendement à la loi, présenté par M. R. Smith, le Gouvt. en favorisera-t-il l'adoption? (int.) 10603.
Ligne "All-Red": terminus en Irlande, (int.) 10745.
Chemin de fer et Canaux: frais des causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.) 10862 et suiv.
Expositions: (sub.) 11101 et suiv.
Service civil: bill (n° 189) pour amender la loi du, 1ère l., 11249; comité, 12155 et suiv.
Officiers des navires de l'Etat: sont-ils payés à l'année? (int.) 11262.
Bassins de radoub: construction, aide, bill (n° 119) comité, 11291 et suiv.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11629 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12186 et suiv.; amendement, 12186, mis aux voix et rejeté, 12191.
Hull: importations en 1906, 1907 et 1908? (int.) 12291; recettes du bureau de poste, pour ces mêmes années, (int.) 12292.
Juge: de cour de comté, en nommera-t-on un pour le district de Sudbury? (int.) 13038.
Intercolonial: gare du lac au Saumon, construction, (int.) 13289.
Marine marchande: bill (n° 183) pour modifier loi y relative, en comité, 13515.
Richard, Joseph: indemnité pour perte de son cheval au canal de Lachine, (sub.) 13838.
Québec: pont, rapport de la commission, renvoyé à un comité, raport de ce comité, déposé, (observ,) 14037 et suiv.; amendement, 14037, mis aux voix et rejeté, 14089.

MORIN, Jean-Baptiste, *Dorchester.*
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6873 et suiv.
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance à établir entre convois, (débat sur observ. Taylor), 198 et suiv.; aussi, allusion à la défectuosité de la correspondance des trains sur l'Intercolonial et le Québec-Central, 198 et suiv., 1493 et suiv.

MORIN, Jean-Baptiste.—*Suite.*
Chambres: mises à la disposition des députés, insuffisance, (observ.) 11002 et suiv.
Immigration: agents, (sub.) 10346.
Intercolonial: correspondance des trains avec le Québec-Central, à Lévis, (observ.) 10664.
Intercolonial: correspondance des trains, 198 et suiv., à Harlaka, 453, 3435.
Rapides Saint-André: barrage, (int.) 1556.
Saguenay: dragage, combien de charbon acheté à cette fin? (int.) 8775; emploi du remorqueur "Storm King", (int.) 8776.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1983 et suiv.
Rivière Winnipeg: améliorations, (sub.) 12747 et suiv.
Beurre et fromage: exportés de la prov. de Québec en 1907, (int.) 2245.
Débats: publication des, retard, (int.) 11014.
Chemin de fer transcontinental: marchés pour construction, (mot. pour doc.) 2486.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2785 et suiv.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub.) 3326.
Bois à pulpe: exportation, (débat sur projet de résolution Lewis) 5022.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5686 et suiv.
Millice: approvisionnements des dragons à Saint-Jean, P.Q., (int.) 6049.
Montréal: hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 7772 et suiv.
Québec: salle d'exercices militaires, allonge, terrain, (sub.) 7790 et suiv.
Rivière-du-Loup: quai et dragage, (int.) 6766; M. J. A. Pratte, employé comme agent de messagerie, (int.) 7804.
Lévis: édifice public, (sub.) 7650 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: qui est le médecin employé par la commission de construction et quel est son traitement? (int.) 9024.
Fortier, Eugène, de Chicoutimi: paiements à lui faits, (int.) 9018.
Quai du Bic: achat de boulons en fer, (int.) 10176.
Québec: pont, le gouvt. a-t-il pris des mesures pour retirer de l'eau les débris du pont? (int.) 10799.
Chemins de fer: aide, 13959 et suiv.

NORTHRUP, Wm Barton, *Hastings-est.*
Collège militaire: punition d'un cadet, (débat sur observ. Hughes) 1071 et suiv.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1235, (débat sur mot. Borden, idem) 1723, 1897; amend. Northrup, 1906, mis aux voix et rejeté, 1951-52.
"Natal Act": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1897 et suiv.
Service civil: enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden) 7731.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1994.
Hodgins, Major: accusations, rapport du comité d'enquête, (observ.) 12943 et suiv.
Camp de Niagara en 1907, (int.) 2246.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8927.
Ile du Prince-Edouard: pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2848 et suiv.
Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat) 13105, 13127 et suiv.
Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. pour doc.) 2897.

NORTHRUP, Wm Barton.—*Suite.*

Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11168 et suiv.; 11180 et suiv.; amendement, 11305; comité, 2180 et suiv., amend. mis aux voix et rejeté, 12183.

Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) ,à cette fin, comité, 4690 et suiv.

Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6120 et suiv.

Milice et Marine: ministères, fourniture de papeterie, (int.) 6518.

Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7074 et suiv.

Watson, W. B., avocat: dans l'enquête faite par M. le juge Cassels, est-il le même qui a occupé devant une commission d'enquête sur l'élection provinciale d'Elgin- ouest? (int.) 7172.

Glencoe: édifice public, (sub.) 7851.

Fusil Ross: (débat sur observ. générales faites par M. Worthington, condamnant l'emploi du fusil Ross) 9421 et suiv.

Compagnie d'assurance "Crown", sur la vie, bill (n° 180), 1ère l., 9778.

Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13938 et suiv.

OLIVER, hon. Frank, *Edmonton.*

Affaires indiennes: rapport, (dépôt) 7, administration, (observ. Armstrong), débat, 11590.

Arpentages, (sub.) 10464 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", paiements à elle faits, (int. Foster) 175; débat, 809 et suiv.; procédés pour recruter immigrants, (int. Lennox) 2481.

Intérieur: ministère, rapport, (dépôt), 7.

Réserve de la montagne du Dauphin: squatters, décision à leur égard, (int. Roche) 183.

Hôpitaux: de Saint- Boniface et de Winnipeg, (sub.) 10458 et suiv.

Immigrants: immigrants français arrivés au Canada en 1906-1907, (int. Pâquet) 184; immigrants belges, idem, (int. Pâquet) 184; recrutement d'immigrants français, mesures à cette fin, (int. Pâquet) 184 ; combien d'immigrants rapatriés depuis deux ans? (int. Pâquet) 185; immigrants indigents, mesures à leur égard, (int. Macdonell) 194, 255; combien d'immigrants arrivés depuis dix mois, (int. Brabazon) 253; immigrants japonais en détresse à Saint-Thomas, Ont., (int. Smith) 589 ; Orientaux arrivés dans la C.-A. depuis 15 janvier 1908, (int. McCarthy) 718; soin des immigrants à Teulon, (int. Staples) 924; inspection des immigrants sur les bateaux les amenant, (int. Smith) 1342; salutistes au nombre de 20,000, (int. Marshall) 2479; les immigrants refusés sont-ils rapatriés aux frais des compagnies de transport qui les ont amenés au Canada? (int. Wilson) 5295; hôpitaux pour immigrants, dépenses, (int. Wilson) 5297; immigrants européens entrant par voie des Etats-Unis, (int. Schaffner) 5297; les agents ont-ils reçu ordre d'accepter tous les immigrants, sauf ceux de la pire classe? (int. Sproule) 5733; immigrants: devant avoir $200, (int. Lennox) 11562.

OLIVER, hon. Frank.—*Suite.*

Coupes de bois: permis acordés aux propriétaires de scieries en 1906, (int. Roche) 187; annulation de permis, (int. Lake) 189; permis et renouvellements accordés, (int. Lake) 190, 375; permis accordés en 1907, (int. Foster) 250; n° 1168, surperficie, adjudication, etc., (int. Ames) 379; n° 1100, idem, 380; permis de coupe au Manitoba et au Nord-Ouest, renouvellement, (int. Ames) 717; documents relatifs à certaines coupes de bois, (mot. Lake pour doc.) 880; coupes de bois au Nord-Ouest, permis, (int. Perley) 1174; coupes de bois, 1107, 1108 et 1171, (débat sur mot. Ames pour doc. originaux), 1180 et suiv., 1242 et suiv.; concessions depuis le 1er janvier 1900, (int. Reid) 1347.

Preston, W. T. R., quand a-t-il cessé d'être agent d'immigration en Angleterre? Que fait-il depuis? etc., (int.) 375.

Concession Boyle: mémoire à ce sujet, (int. Ames) 584, 706.

Irrigation: bill (n° 10), 1ère l., 1243; 2e l., 796; comité, 989, bill retiré, 3081; bill (n° 99), idem, 1ère l.; 3433; 2e l., et comité, 4865; 3e l., 4869.

Immigration: combien d'agents envoyés en Angleterre en 1907? (int. Wilson) 188, employés dans Elgin-est, (int. Marshall) 719; agents au N.-B., nomination, (int. Wilmot) 874; agents, rapports à leur sujet, (int Wilson) 1154; primes payées depuis 1896, (int. Blain) 5482; primes, (int. Lavergne) 1340; abolition des primes, (débat sur projet de résol. Cockshutt) 1352 et suiv.; agents dans le Royaume-Uni, (int. Wilson) 2252; bureau central à Londres, (int. Verville) 2636; agents dans Kent-ouest, (int. Clements) 1176, 3152; augmentation de la prime, (int. Ames) 3556; primes, dépenses, (int. Herron) 5296; dépenses pour immigration aux Etats-Unis, (int. Schaffner) 5297; fraudes commises par agents, à Halifax, (int. Borden) 9009-9010.

Terres fédérales: arpentages, et arpenteurs, bill (n° 9), 1ère l., 244; 2e l., et comité, 783-784; comité, 983; 3e l., 989; amendements du Sénat, 3900; affermage des terres à pâturage, (int. Ames) 252; terres vendues à Hough et Cie, (int. Ames) 380; terrains houillers du lac à l'Aigle, cession, (int. Lake) 720; combien de terres en la possession du Gouvt dans l'Alberta? (int. Herron) 874; terres de la vallée de la rivière de la Paix, louées ou aliénées, (int. Hughes) 1157; terres du Manitoba appartenant à l'Etat, (int. Schaffner) 1341; réserves des terrains inoccupés au Nord-Ouest, (int. Lake) 2007; inscriptions d'établissement pour le ¼ n e, sec. 28, towns. 15, rang 27, à l'ouest du 2e mérid., à qui accordées? (int. Lake) 2013; acquisition de terres dans l'Alberta pour un syndicat japonais, (int. Lavergne) 2245; ¼ s.o., sec. 16, towns. 28, rang 1, à l'ouest du 3e mérid., à qui concédé? (int. Lake) 2250; ¼ s.e., sect. 2, towns. 8, rang 4, à l'ouest du 5e mérid., à qui titre délivré? (int. Herron) 2252; terres retirées de la vente, depuis 1896, (int. Sproule) 2482; terres indiennes retirées de la vente, (int. Ames) 2485 ; documents demandés en 1906, au sujet de baux de location, soumissions, manquant,

CLIVER, hon. Frank.—*Suite.*
(int. Foster) 2984; baux exclusifs dans l'Alberta, (int. Lennox) 3148; terrains houillers, loués, (int. Ames) 3346; terres louées, (int. Ames) 3349; révocation de concessions de terres, (int. Stanfield) 3350; acquisition de certains homesteads à l'ouest du 5e méridien, (int. Ames) 3556; revenus des terres fédérales, (int. Lake) 3557.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, (int. McCarthy) 585; (projet de résol.) 3433, 3901, 3956, bill (n° 109) à cette fin, 2e l. et comité, 13229, comité, 13703, 13872; 3e l., 13872; amendements du Sénat, 14205.
Congdon: ex-commissaire au Yukon, enquête sur son compte, (int. Foster) 587.
Wood, David, emploi, (int. Staples), 590.
Hough et Cie: paiements, (int. Ames) 591.
Intérieur: ministère, (sub.) 639.
Affaires indiennes: appointements, (sub.) 646.
Colonisation: sociétés dans la province de Québec, subventions payées, (int. Paquet) 710.
Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10201.
Canadiens: revenus des Etats-Unis au Canada, (int. Paquet) 710.
MacDougall, révd. John: emploi, (int. McCarthy) 714.
Grain: distribution de grain de semence au Nord-Ouest, (int. Lake) 718.
Réserve indienne du lac du Cygne: acquisition, (int. Staples) 719.
Parc: établi à l'ouest du 4e méridien, (int. McCarthy) 478.
Buffles: achat, en vertu de quelle autorité? (int. Foster) 930.
Spiritueux: commerce au Yukon, (int. Foster) 1174.
Young, W. C., accusation contre lui, (int. Foster) 1174.
Calgary: terrains de la ville, question y relative, (observ. McCarthy) 10243.
Menzies, J. M., et col. Mathewson: emploi, (int. Taylor) 1405.
Graines de semence: distribution, (sur int. Sifton) 1433, (sub.) 2876 et suiv.; (int. Lennox) 6948; bill (n° 94) à cette fin, (en comité) 2884; achat et distribution de grains de semence, paiements devraient être répartis sur trois années, (débat sur mot. Lake) 3003 et suiv.; emploi de M. Leech, (int. Roche) 3151, 3269.
Ile Griffith: vente, (int. Bennett) 1570.
Journaux: paiements à eux faits, (int. Herron) 1573.
Pâturages: à bail irrévocable, (int. Herron) 1573.
Documents: dépôt des originaux, (débat sur mot. Borden) 1701.
Lord Selkirk: ses terriers et papiers, qui les a? (int. Roche) 1751.
Réserve de Saint-Pierre: extinction du titre, (int. Roche) 2004; aliénation de terres par Indiens de cette réserve, (int. Roche) 2300.
Ile Badgley: empiètement de propriété, (int. Bennett) 2009.
Coupes de bois, (suite): permis accordés aux propriétaires de scieries en 1906, et refusés à d'autres, (int. Roche) 2251; permis accordés dans l'Ouest, en 1896-1897? (int. Ames) 2485; concessions de coupes, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen)

OLIVER, hon. Frank.—*Suite.*
2576 et suiv.; coupes concédées de 1878 à 1896, (int. Roche) 2637; sous le gouvt. Mackenzie, (int. Foster) 3148, dans l'Alberta, (int. Lennox) 3553; prix moyen, (int. Lake) 3557, revenus, (int. Lake) 3557; permis de coupe dans le township 39, rang 11, ouest du 2e mér., (int. Ames) 12072.
Doukhobors: leurs mouvements dans l'Ouest, (int. Foster) 2303; en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5227, à Yorkton, (int. Lake) 7994 et suiv.
Yukon: élection, fraudes commises, (mot. Foster pour doc.) 2394; exploitation des placers, bill (n° 150) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 6506; 2e l., 8878; comité, 11027; 3e l., 11035; administration du Yukon, (débat sur observ. Foster) 10075, conduite de M. Congdon, administrateur, (int. Foster) 12654, 13037, 14199.
Réserve de Metlakatla: (mot. Borden pour doc.) 2468.
Whitehorse: emplacement de ville, étendue, (int. Foster) 12072.
Mines: concessions d'après règlements d'avril 1907, (int. Smith) 2484.
Chutes Kananaskis: concession de pouvoir hydraulique, (int. Reid) 3146.
Terres indiennes: vente à New-Westminster, (int. Reid) 3147.
Grains de semence, (suite): achat, (int. Martin) 3268, (int. Boyce) 6948; combien acheté par le Gouvt. pour distribuer dans l'Ouest? (int. W. F. Maclean) 8573; distribution, (int. Borden et Foster) 10604; achat et distribution, (int. Fowler) 13014-13015
Mines: concession de droits miniers, date, (int. Perley) 3353; revenus, (int. Lake) 3557, 13014.
Terres des écoles: prix moyen, (int. Lake) 3557.
Terrains houillers: prix moyen, (int. Lake) 3557; règlements y relatifs, quand sanctionnés et mis en vigueur? (int. Lake) 13294.
Terres fédérales: revenus, (int. Lake) 3557; superficie des terres fédérales aliénées, (int. Lake) 3558; titres des terres, comment obtenus? (int. Lake) 3558-3559; terres vendues au Nord-Ouest, (int. Roche) 3986; bill (n° 113) pour modifier la loi concernant les titres des terres, 1ère l., 4389; comité et 2e l., 6824; 3e l., 6827; fermeture de la sous-agence à Ranchvale (Man.), (int. Roche) 5035; aliénation de terres publiques (int. Lake) 5298; subventions en terres aux chemins de fer, combien d'acres? (int. Ames) 7250; terres concédées jusqu'au 1er novembre 1907, (int. Ames) 7250; terres publiques de la Saskatchewan et de l'Alberta: projet de résolution pour permettre au ministre des Finances de payer aux autorités de ces provinces, à même le fonds d'assurance (ch. 26 des statuts de 1886) telle partie dudit fonds provenant des transactions relatives à des terres maintenant situées dans les limites de ces provinces, 7433, 8876; bill (n° 168) à ce sujet, 1ère l., 8878; 2e l. et comité, 11035-37; 3e l., 11039; vente de quarts de section, à l'ouest du 2e méridien, (int. Lake) 8563; concession de certains terrains carbonifères, et autres, (int. Lake) 5708, 7552; (int. Ames) 11562; terres demandées en vertu du règlement concernant l'irrigation, (int. Herron) 7555; concessionnaires de ranches

OLIVER, hon. Frank.—*Suite.*

à pâturage, (int. Lennox) 7557; bill (n° 163) pour autoriser l'échange de certaines terres affectées au soutien des écoles, 1ère l., 8470; 2e l., 8863, comité et 3e l., 8874-76.

Vallée de la rivière de la Paix: études, (dépôt du rapport de ces études) 3985.

Terres fédérales: mises de côté pour être accordées aux compagnies de chemins de fer à titre de subventions, étendue, (int. Crawford) 14192.

Bois: fabrication de bois d'œuvre frappé d'un droit, (int. Lake) 3986.

Indiens: de Dokis, retrocession de leurs droits sur leur réserve, (int. Borden) 4001; vente du bois de leur réserve, annoncée dans quels journaux? (int. Perley) 7862; consentement du chef, (int. Perley) 8562; protestations, (int. Bennett) 11455; indiens de la réserve Saint-Pierre, élection d'un chef, avis au Gouvt., (int. Roche) 8369.

Squatters: évincés des réserves forestières, (débat sur observ. Schaffner) 4940.

Spiritueux: préposés aux permis de vente, au Yukon, (rép. à int. Foster) 5261.

Réserve indienne de Muskoday: vente, arrangements à ce sujet, (int. Lake) 5298.

" Canada " : compagnie de publication, paiements à elle faits, (int. Monk) 5297.

Buffles: troupeau acheté par le Gouvt., est dans Elk Park, (int. Foster) 5429.

Hindous: débarqués à Vancouver, rapatriement, (int. Macpherson) 5569; la même loi, quant à l'exclusion ou au rapatriement, s'applique aux Japonais, (int. Borden) 5570.

Réserve indienne du lac Croche: mise en vente, (int. Lake) 11453.

Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, au sujet des immigrants venant d'un autre pays que celui de leur origine ou que celui où ils ont été naturalisés, 1ère l., 5907; 2e l. et comité, 6731, 6824; 3e l., 6824; dépenses générales, (sub.) 6009 et suiv.; (débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration) 7015 et suiv., 7269 et suiv.; immigration française et belge, prime, agents employés, payés par le Gouvt.? (int. Bergeron) 7252; l'agent P. Doyle, de Québec, à la retraite, (int. Stanfield) 7253; décret du conseil, dépôt, (int. Lennox) 7862, 8558, 9012, 9323, 10362; agents d'immigration, (sub.) 10235, 10311, 10423, 10439; immigration française, (observ.) 10311 et suiv.; immigration chinoise: bill (n° 184) y relatif, 1ère l., 10486; 2e l. et comité, 11057-11058; comité, 11270, 11564; 3e l., 11565, immigration, service, frais, (sub.) 13832.

Parc National: réserves, (sub.) 6014.

Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11336 et suiv.

Indiens: (sub.) impressions et articles de bureaux, 6021; secours aux Indiens indigents, (sub.) 6022; Indiens Ramas, somme détenue pour eux par le Gouvt., (int. Hughes) 9016.

Conseil des Six-Nations: une entrevue a-t-elle été refusée par le surintendant général des Affaires indiennes, à une délégation des chefs de ce conseil? (int. Lake) 6524.

Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6692.

Lac à la Tortue: établissement d'une réserve forestière, impossible, (débat sur observ. Schaffner) 8012 et suiv.

OLIVER, hon. Frank.—*Suite.*

Compagnie " Yukon Gold ": réclame de Ths. W. Lawson, (int. Macdonell) 8093.

Terres fédérales: titre de la moitié de la section 24, township 1, rang 27, à l'ouest du 1er méridien, délivré à W. H. Nolan, (int. Lake) 8570; superficie totale des terres à nombre pair ou impair de l'ouest, (int. McIntyre) 8571 ; concession de la section 18, t. 53, r. 4, ouest du 5e mér. et de la section 32, t. 36, r. 16, ouest du 2e mér., (ints. Ames et Porter) 8776-8778; subventions en terres aux chemins de fer, superficie des terres accordées, (int. Ames) 9019; bill (n° 181) pour modifier la loi au sujet de la préemption et de l'achat des homesteads, 1ère l., 9780; appointements, (sub.) 10517 et suiv.; 2e l. du bill (n° 181), 11675; comité, 11979 et suiv.; 12035 et suiv., 12079 et suiv., 12539 et suiv., comité et 3e l., 13017-13022; amendement du Sénat, 14203.

Yukon: bill (n° 169) pour modifier la loi y relative, en rendant le conseil électif, et en établissant certaines dispositions au sujet de l'audition des comptes publics par l'auditeur général, et au sujet des fonctions d'administrateur public des biens des personnes décédées, dans le territoire du Yukon, 1ère l., 9008; 2e l. et comité, 11039-11040; 3e l., 11057; amend. du Sénat, 12218, gouvernement, (sub.) 10588 et suiv.

Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115, 2e l., 9065 et suiv.

Ile Lennox: quai, construction, à qui entreprise adjugée? (int. Lefurgey) 8841.

Compagnie foncière de la vallée de la Saskatchewan: (demande de renseignements par M. R. L. Borden) 9562, 9725, 10905.

Bernstein, M.: agent d'immigration à Halifax, destitution, (int. Borden) 9562.

Intérieur: ministère, (sub.), administration centrale, 10156.

Territoires du Nord-Ouest : gouvernement, (sub.) 10599.

Compagnie de colonisation et de terrains de la rivière de la Paix: (observ. Hughes), débat, 10911 et suiv.; (int. Hughes) 11561.

Grains : bill (n° 188) pour amender la loi y relative, 1ère l., 11241; 2e l. et comité, 13191 et suiv.; comité et 3e l., 13872-13888; bill (n° 203) pour modifier loi relative à l'inspection des grains, 1ère l., 13228; 2e l. et comité, 13704, comité et 3e l., 13872-13880.

Terres détenues en vertu du système Torrens: fonds, (observ. sur demande de renseignements par M. Foster) 11454.

Manchester, Dr: détournement de fonds, (int. Bergeron) 12536.

Girouard, J. E.: membre du conseil du Yukon, l'est-il encore? (int. Foster) 12538.

Indiens, (sub.): Ontario et Québec, 13370; Nouveau-Brunswick, 13377, 13833; Colombie-Anglaise, 13391; vente des terres des Indiens, (débat sur observ. Boyce) 13782

Rivière, H., terres prises à bail par lui, (int. Jackson) 13717.

Brown, Beddingfield et Cie: terres prises à bail par eux, combien d'acres? etc., (int. Crawford) 13720.

Graines de semence: avoine, achat et frais de transport, (pour l'Ile du P.-E.) (int. Fowler, réponse) 13723.

OSLER, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*

Compagnie dite " Goodwin Car Company": brevets, bill (n° 60), 1ère l., 1336; 2e l. et comité, 1528; comité, 3028; 3e l., 3028.
Intercolonial: (sub.) 10704.
Moore & Haskett: brevets, bill (n° 61), 1ère l., 1336; 2e l. et comité, 1528, 3028; 3e l., 3028.
Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1417.
Bassins de radoub: construction, encouragement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4884 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5114 et suiv.

OWEN, C. L., *Northumberland-est, O.*

Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et de l'Ouest, pouvoirs, (int.) 249.
Saint-Mary: édifice public, (sub.) 8199 et suiv.
Trent-Bridge: ouverture d'un bureau de poste, (int.) 632.
Obstruction: (observ.), débat, 10366 et suiv.
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11220.
Coupes de bois: concessions, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2597 et suiv.
Petewawa: quai, (sub.) 12741 et suiv.
Victoria: port, améliorations, (sub.) 12746.
Fruits: marquage, loi y relative, (débat sur observ. Blain) 2860 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11160 et suiv., 11180 et suiv.
Employés: Chambre des communes, par qui nommés et augmentés? (int. 4054.
Pénitenciers: (sub.) 5778.
Brighton: quai, le Gouvt. a-t-il l'intention de le prendre à sa charge? (int.) 6179.
Transports maritimes: trusts, augmentation des taux quant aux marchandises canadiennes, (observ.) 6181.
Lainages: industrie, aide, (int.) 7323.
Viandes et conserves: bill (n° 149) pour modifier la loi, 3e l., 7600 et suiv.

PAQUET, Eugène, *L'Islet.*

Immigrants: immigrants français arrivés au Canada en 1906-1907, (int.) 183; immigrants belges, idem, (int.) 184; recrutement d'immigrants français, mesures à cette fin, (int.) 184; combien d'immigrants rapatriés depuis deux ans? (int.) 185, combien établis au Canada depuis deux ans. (mot. pour doc.) 724; (débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration) 7276 et suiv.
Québec, (ville): travaux dans le port, depuis la confédération, (int.) 184; travaux dans le port depuis 1867, dépenses, (mot. pour doc.) 724.
Discours du trône: adresse (débat) 525.
Colonisation: sociétés dans la Province de Québec, subventions payées, (int.) 710.
Canadiens: revenus des Etats-Unis au Canada. (int.) 710.
Intercolonial : wagons-glacières, combien ? (int.) 1754.
Fermes d'expérimentation : établissement d'une de ces fermes dans district de Québec, (int.) 2686.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3046 et suiv.

PAQUET, Eugène.—*Suite.*

Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3618.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3677.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat) 4204 et suiv.

PARDEE, Fred. F., *Lambton-ouest.*

Chemin de fer Erié-London-Tilsonburg: bill (n° 51) 1ère l., 1153; 2e l. et comité, 1527; comité et 3e l., 4408.
Chemin de fer canadien du nord d'Ontario: bill (n° 67), 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité et 3e l., 4408; amendements du Sénat, 6224.
Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3129 et suiv.; bill (n° 183), comité, 13506 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, débat, 5598 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12428 et suiv.
Service civil: commission, distribution de son rapport aux députés, (débat sur int. Borden) 6177.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7069 et suiv.

PARMELEE, Charles S., *Shefford.*

Comité mixte des impressions: 5e rapp., (mot. pour adop.) 11452.

PATERSON, Hon. William, *Brant.*

Importations: en 1907, (int. Foster) 366, 1158; importations de France, (int. Daniel) 1171; importations d'anthracite et de coton brut des Etats-Unis, (int. Béland) 1572; importations de produits de ferme et de jardins au Sault-Sainte-Marie, en 1908, (int. Boyce) 13718; importations pour consommation intérieure, (int. Foster) 13720.
Immigration: chinoise, bill (n° 184) modification de la loi, comité, 11272 et suiv.
Exportation: en 1907, (int. Foster) 366, 1158; exportation de bois de corde aux Etats-Unis, (int. Béland) 1573; exportation de beurre et de fromage de la prov. de Québec en 1907, (int. Morin) 2246.
Douanes: ministère, (sub.) 661; entrées en douane au Sault-Sainte-Marie, (int. Boyce) 931; inspecteur en chef, fonctions, (int. Stanfield) 3551; employés, appointements, (int. Lefurgey) 3552; crédit de $2,074,500, demandé, (observ.) 9659 et suiv.; appointements et dépenses, dans les différents ports du Dominion, (sub.) 9889 et suiv.; divers, (sub.) 10036.
Importations d'Allemagne, (int. Armstrong) 715; d'absinthe et de cognac, (int. Armstrong) 715; importation de sucre en 1908, (int. Henderson) 13722.
Traité franco-canadien: documents y relatifs, (int. Ames pour doc.) 883.
Commerce du Canada avec le Japon: chiffre, (int. Macdonell) 931.
Instruments aratoires: remboursement de droits, (int. Foster) 1157.
Beurre: importations, (int. Cockshutt) 1162, importations et exportations, (int. Walsh) 3552.

PATERSON, hon. William.—*Suite.*
Tunnel de Détroit: droits sur matériaux, (int. Clements) 1163; (int. McLaren) 3992; intérêts canadiens négligés, (débat sur observ. Clements) 10924 et suiv., 10983 et suiv.
Aylmer (Ont.): officier de douane, appointements, (int. Marshall) 1567.
Brantford: édifice public, (sub.) 7826 et suiv.
Importation d'urinoirs, éviers et baignoires, d'Angleterre, (int. Demers) 1567.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 9992 et suiv.
Bestiaux: export. aux Etats-Unis, (int. Lalor) 1569.
Compagnie Massey Harris: remise de droits, (int. Roche) 8838.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8930 et suiv.
Livres français: droits de douane, (int. Lavergne) 2243.
Opium: importé en 1906 et 1907, (int. Elson) 9020.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2279 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) 2333 et suiv.
Graines de semence: pour le Nord-Ouest, achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3037 et suiv.
Service civil: enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden) 7752.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3069 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3637 et suiv., 3700 et suiv.; comité, 3722.
Poisson: importation de l'Ouest, (int. Roche) 4410.
Québec: pont, droits de douane payés jusqu'à ce jour, sur matériaux, (int. Monk) 5420.
Tunnels internationaux: droits sur les matériaux, (déclaration) 14206 et suiv.
Pacaud, Benjamin: emploi, (int. Clements) 5421.
Pain sans levain: droits, (int. Bristol) 9021.
Fraser, Donald: emploi, (int. Cockshutt) 5421.
Laine: crue, importée, de 1905 à 1907, (int. Stanfield) 5421.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 5525 et suiv., 6910 et suiv.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6078 et suiv.
Voies et Moyens: comité, 6196.
Chevaux et bêtes à cornes importés des Etats-Unis comme étant de pur sang, mais qui ne le sont pas, le Gouvt a-t-il l'intention de mettre fin à cette fraude ? (int. Sproule) 6272; importés des Etats-Unis, de 1904 à 1907 ? (int. Christie) 6523.
Cabotage: dans les eaux canadiennes par navires norvégiens construits en territoire anglais, est-il permis ? (int. Stanfield) 6522.
Affichage: de scènes de violence et de crime, prohibé par la loi ? (int. Barr) 6765.
Documents publics: garde des, (débat sur observ. Blain) 8159 et suiv.
Miel: importation depuis 1898, (int. Foster) 8564.

PATERSON, hon. William.—*Suite.*
Intercolonial. (sub.) 10616 et suiv.
Douanes, (suite): croiseurs du revenu et service de surveillance, (sub.) 10037; manière de faire voter les crédits, (débat sur observ. Cockshutt) 10953; remise des lettres de voiture par chef d'un train transuortant marchandises importées de l'étranger, droits sur navires et équipements importés de l'étranger, (projet de résolution) 11791, 11876; bill (n° 194) à ce sujet, 1ère l., 11879; 2e l., et comité, 12581; 3e l., 12588.
Recettes en 1907 et 1908, (int. Foster) 13292.
Elections: listes d'électeurs: bill (n° 115), comité, 13602.
Francis, J. A.: emploi à Windsor, (int. Herron) 13293.

PARENT, George, *Montmorency.*
Chemin de fer Northern-Empire: compagnie du, institution civile, bill (n° 86), comité et 3e l., 5622.
Québec: pont, rapport de la commission, renvoyé à un comité spécial; rapport de ce comité, déposé, (débat) 14086 et suiv.

PERLEY, George H., *Argenteuil.*
Rivière Saguenay: estacades du Gouvt.; usage, (int.) 191.
Discours du trône: adresse (débat) 468 et suiv.
Coupes bois: au Nord-Ouest, permis, (int.) 1174; alinéation de coupes au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake) 2394-2395 et suiv.; 2773 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13513 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, pour construire un hôtel, résol. Pugsley) 2340 et suiv.; bill (n° 89), comité, 12677 et suiv.
Edifice Corry: loyer, (int.) 12537.
Mines: concession de droits miniers, date, (int.) 3353.
Alcool: emploi pour des fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4026 et suiv.
Estacades de Chicoutimi: redevances par la compagnie au Gouvt.; etc., sa prétention à ce sujet, (int.) 8562.
Travaux publics: ministère, dépenses, (observ.), débat, 5074 et suiv.; amendement, 5093, rejeté, 5168.
Réserve indienne de Dokis: vente du bois, annonces dans quels journaux ? (int.) 7862, (observ.) 8169; le Gouvt. a-t-il obtenu le consentement du chef ? (int.) 8562; dépense totale, concernant abandon des droits sur le fonds de bois de pin, (int.) 11021.
Terrains houillers: achat, (int.) 11021.
Edifices publics: loyers, (sub.) 11540 et suiv., à Ottawa, (sub.) 11552.

PICKUP, Samuel W. W., *Annapolis.*
Inspection et vente: bill (n° 148), comité, 11073 et suiv.
Annapolis: port, (sub.) 11768 et suiv.
Round-Hill: quai, (sub.) 11846 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13522.
Tempérance: bill (n° 197) pour modifier la loi y relative, comité, 14187.

PORTER, Edward Guss, *Hastings-ouest.*

Arpentages et inspection: (sub.) 11617 et suiv.
Pont de Belleville-Prince-Edouard: compagnie du, bill (n° 20), 1ère l., 449; 2e l., 706, 808, 1102; comité, 8033, 8725, 9014, 8953, 9497; 3e l., 9501.
Collège militaire: punition d'un cadet. (débat sur observ. Hughes) 1073 et suiv.
Entrepôts frigorifiques : établissement au Nouveau-Brunswick, contribution du Gouvernement, (int.) 9716.
Inspection et vente: bill (n° 64) pour modifier loi y relative, 1ère l., 1336.
Terres fédérales: concessions, (mot. pour doc.) 1348.
Commissions d'enquête: nommées entre 1896 et 1898, (mot. pour doc.) 1348.
Chemin de fer de Brockvill à Ottawa: établissement d'une meilleure correspondance des trains, (int. Taylor) 1494.
Belleville: salle militaire, etc., emplacement, (int.) 1570, achat, autorisation, (int.) 1804; port, recettes et dépenses, (int.) 2685, et travaux, (mot. pour doc.) 3090, inondation, (int.) 3436; inondations, (observ.) 4942 et suiv.; achat du terrain de l'hôpital, (int.) 5036.
Canal de la vallée de la Trent: construction, marchés à ce sujet, (int.) 1801.
Postes: port des lettres locales, réduction; surintendant des postes, nomination, bill (n° 162), 1ère l., 8310 et suiv.
Terres fédérales: révocation de concessions, (int.) 3349.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11625 et suiv.
Irrigation: bill (n° 99), en comité, 4868.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4899.
Fruits: emploi d'avocats dans poursuites sous l'empire de l'acte relatif au marguage des fruits, (int.) 5036.
Amirauté: justice, pensions aux juges et greffiers, (projet de résol. Aylesworth) 5056.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ.) Foster) 9820 et suiv., 9839 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8925.
Québec: fêtes du tricentinaire, participation de la milice, (débat sur observ. Macdonell) 9280.
Postes: uniformes des facteurs, (sub) 9303.
Winnipeg: hôpital pour les membres de la troupe permanente, (sub.) 11506.
Terres fédérales: bill (n° 181), comité, 12109 et suiv.
Elections: listes électorales, bill (n° 115), comité, 12489 et suiv.

POWER, Wm., *Québec-ouest.*

Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de forces motrices de Québec: bill (n° 73), 1ère l., 1648; 2e l., 1964; comité, 4408, 4733; 3e l., 4733.

PRINGLE, Robert Abercrombie, *Stormont.*

Récoltes: transport aide, (int.) 180.
Canal Welland: éclairage, etc., (sub.) 12814 et suiv.
Compagnie dite "London and Lancashire Guarantee and Accident Company": bill (n° 129) 1ère l., 5482.

PRINGLE, Robert Abercrombie—*Suite.*

Service civil: (projet de résolution pour servir de base au bill du service civil, (observ. sur int. Borden) 11561.
Steamer "Montcalm" (sub.) 1969 et suiv.
Commission des eaux linistrophes: protection des intérêts canadiens, (débat sur observ. Broder) 13806.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2288 et suiv., (explic. sur fait personnel) 2390.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13937.
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (projet de résol.), débat, 2487 et suiv.; s'occupera-t-on davantage de cette question avant la fin de cette session ? (int.) 13297.
Banques: (projet de résolution pour la revision de la loi des banques) 4417 et suiv., 4971; audition et inspection des banques, (int.) 13295.
Banque canadienne de Commerce: paroles de M. Pringle à son sujet, (explic.) 6277.
Canal de Cornwall: pas encore ouvert à la navigation, (int.) 13298; manque d'eau depuis rupture de l'écluse n° 18, (int.) 13743.
Compagnie dite "Dominion Guarantee Company," bill (n° 127), comité, 6464; comité et 3e l., 6515, 6516; autre bill (n° 211), 1ère et 2e l., 13416-13417; comité et 3e l., 13890.

PROULX, Edmond, *Prescott.*

Chute à Blondeau: quai, (sub.) 12698 et suiv.

PUGSLEY, hon. William, *Saint-Jean, ville et comté.*

Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 83 et suiv.
Québec (ville): travaux dans le port, depuis la confédération, (int. Paquet) 184.
Salles d'exercice: combien construites depuis 1896 ? (int. Worthington) 186.
Travaux publics: ministère, rapport, (dépôt) 8.
Dragueur "Montague": coût, (int. McLean) 190.
Rivière Saguenay : estacades du Gouvt., usage, (int. Perley) 191.
Victoria-Beach: quai, dépenses, (int. Foster) 250.
Rapides Saint-André: améliorations, octroi de terres, (int. Ames) 251.
Port-Stanley: brise-lames, construction, (int. Jackson) 253.
Canal de la baie Georgienne: études, rapport, (int. Brabazon) 253, (int. White) 254, 12420; (mot. Haggart pour doc.) 1807; dépôt de plans, 8773; coût estimatif et plans, (dépôt) 12657.
Toronto: dragage dans le port, (int. Macdonell) 370; construction de la passe ouest du port, (int. Macdonell) 370; passe de l'est, adjudication des travaux, (int. Macdonell) 1568.
Pont: entre Hull et la Pointe-Gatineau, aide, (int. Blain) 370.
Cobourg: port, dragage, (int.) 375.
Steamer *Speedy* : achat, (int. Bennett) 588.
Dragage: dans la baie de Matchedash, (int. Bennett) 589; (débat sur explic. Bennett) 2472; dans la prov. de Québec, (int. Bergeron) 711, 712; fleuve St-Laurent et port de Montréal, (int. Schaffner) 1750; dragage

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
de 1896 à 1907, coût, (int. Boyce) 1803; dragage dans le port de Souris, (int. McLean) 2011; à l'embouchure de la rivière Bécancour, (int. Bergeron) 2481; compagnie de Parry-Sound, paiements à elle faits, (int. Bennett) 2892.
Rivière Rouge: snag-boat, dépenses, (int. Staples) 590, 924.
Impressions et papeterie: (sub.) 638.
Travaux publics: ministère, (sub.) 662, 668.
Commerce: ministère, (sub.) 677 et suiv.
Tignish: port, agrandissement, (int. Lefurgey) 707.
Petawawa: quai, soumissions, (int. White) 710.
Pinette: port, dragage, (int. White) 711.
Belleville: compagnie du pont, bill (n° 20), en comité, 8958 et suiv.
Belle-Rivière: port, améliorations, (int. Martin) 711.
Higgin's-Shore: quai, prolongement, (int. Lefurgey) 721.
Clifton: brise-lames, dépenses, (int. Fowler) 721.
Port-Arthur: dragage, adjudication d'entreprises, (int. Boyce) 723.
Saint-Laurent, (île d'Orléans) quai: dépenses, (int. Bergeron) 929.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1081.
Saint-Fulgence: jetée, bordereau de paie, (int. Bergeron) 1162.
Navires: facilités de mise en dock, (int. Macdonell) 1164.
Saint-Laurent: quai, (int. Bergeron) 1168.
Rivière Ruscomb: canalisation, (int. Clements) 1169.
Dragueurs: enregistrement au Canada, (int. Bennett) 12074.
Dragage: à Yarmouth, (int. Bennett) 12076.
Centre urbain: établissement dans le Nord-Ouest, (int. Roche) 1172.
Quais: au bassin de Montmagny et au Cap St-Ignace. (int. Lavergne) 1341.
Comptes publics: comité des, dépôt des pièces originales, (int. Bennett) 1483, 1484 et suiv.
Chutes Montmorency: mur de revêtement, dimensions, (int. Robitaille) 13034.
Observatoire astronomique: (sub.) 1507, 1546.
Pictou: bureau de poste, construction, (int. Stanfield) 11027.
Monnaie Royale: (sub.) 1508, 1534.
Dragage: à la Nouvelle-Ecosse, (int. Bennett) 12073; à Fort-William et à Port-Arthur, (int. Bennett) 9023; dans Québec et Ontario, demandes de soumissions, (int. Bergeron) 9721, 10487; (int. Borden) 10240; dragage des bancs de sable d'Oromocto, (int. Bennett) 12072.
Edifices du Parlement: améliorations, (sub.) 1546; agrandissement de l'édifice de l'Est, (sub.) 1565; nouveaux édifices administratifs, (sub.) 1566.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11170 et suiv.
Musée Victoria: (sub.) 1549.
Provinces maritimes: représentation au Parlement, (explic. sur fait personnel) 10364.
Reinhardt, Paul: emploi, (int. Taylor) 10797.
Belleville: salle militaire, etc., emplacement, (int. Porter) 1570, achat, autorisation, Porter) 1804; inondations, (débat sur observ. Porter) 4943 et suiv.
Extincteurs: pour édifices de l'Etat, achat, (int. Taylor) 1572.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Souris, I. P.-E.: brise-lames, réparations, (int. Maclean) 1752.
Ile du Prince-Edouard: total dépensé pour travaux publics dans l'Ile, (int. Lefurgey) 1753; (mot. Lefurgey pour doc.) 2255; brise-lames, (mot. Taylor pour doc.) 2836; quelles mesures prises pour rétablir communications télégraphiques entre l'Ile et la terre ferme? (int. Hughes) 8915, 9106.
Pointe-aux-Trembles, (Portneuf) quai, soumissions, (int. Monk) 1800, 2483, 9255, 9712.
Steamers de l'Etat: achetés ou construits depuis 1900, (int. Macdonell) 11258.
Yukon: télégraphie, inefficacité, (int. Sloan) 2005.
Lac Pélican: débouché, dragage, (int. Schaffner) 2012.
Parc de la Côte du Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (projet de résol.) 1648, 2305; bill (n° 89) à cette fin, 1ère l., 2344; 2e l., et comité, 12665; 3e l., 12688.
Documents: parlementaires, dépôt des originaux devant les comités, (int. Bennett) 2393.
Port-Bruce: port, travaux, (int. Marshall) 2477.
Spry-Bay: jetée, réparations, (int. Armstrong) 2480.
Clark-City: travaux publics: dépenses, (int. Monk) 2483.
Dragueur *Montague*: réparations, (int. Roche) 8560.
Intercolonial: fourniture de pin dur, (int. Daniel) 3348.
Estacades: pose d'estacades dans les eaux internationales, bill (n° 105), 1ère l., 3794.
Elections: provinciales, intervention du gouvernement fédéral, (sur int. Foster) 3804.
Nicolet: bureau de poste, construction, (int. Monk) 3990.
Ottawa: hôtel des postes, est-il terminé? (int. Wright) 3994.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4921 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5103 et suiv.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5663 et suiv., 5764 et suiv.
Extincteurs à incendie: achat, (rép. à int. Taylor) 5909.
Travaux publics: appointements d'un sous-ministre adjoint, (sub.) 5954.
Archives: garnitures et dépenses casuelles, (sub.) 5956.
Ewart, David: compensation pour dessins des nouveaux édifices de la rue Sussex, (sub.) 5957.
Rapides Saint-André: améliorations, (sub.) 5957.
Montréal: station postale pneumatique, (sub. 5960.
Ottawa: hôtel des postes, (sub.) 5962; édifices publics, (sub.) 5963-5964.
Edmonton: édifices publics, (sub.) 5962.
Fernie, C.-A.: édifices publics, (sub.) 5962.
Saint-Jean, N.-B.: port, (sub) 5965.
Rivière Yamaska: dragage, (sub.) 5965.
Bronte: dragage, (sub.) 5965.
Petit-Rocher: quai, (int. Taylor) 10180.
Tiffin: dragage, (sub.) 5966, (int. Bennett) 6946, 8569.
Point-Edward: dragage, (sub.) 5970.
Rivière du Petit-Esclave: travaux, (sub.) 5876.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Ile Stanley: quai, (sub.) 5977.
Petit-Rocher: brise-lames, (int. Taylor) 5982, (dépôt de documents), 10905.
Parlement: édifices du, agrandissement, et réparations aux salles, (int. Borden) 5986.
Télégraphes: (sub.) 5986, 5988 et suiv.
O'Leary, capitaine Thomas: gratification à sa veuve, (sub.) 5987.
Bassins de radoub: (sub.) 5988.
Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 128), comité, 6511.
Compagnie d'assurance "Pacific Coast", contre l'incendie: bill (n° 40), comité, 6515.
Wiarton: dragage, (int. Bennett) 6521.
Rivière-du-Loup: quai et dragage, (int. Morin) 6766.
Dragage: (débat sur int. Bennett au sujet des adjudications de dragage) 7060 et suiv.; (débat sur observ. Taylor) idem, 7444 et suiv.; réclamations pour dragage dans la province de Québec (int. Monk) 7546; salaires courants, moyens à prendre pour en garantir le paiement, (int. Verville) 7546; dragage à Chicoutimi, (int. Bennett) 7549; dragage à Tiffin, Midland et Victoria, (int. Bennett) 8569.
Antigonish: édifice public, (sub.) 7450; dragage à Fort-William, (int. Bennett) 9256, à Midland, Tiffin, et Victoria, (int. Bennett) 9313-9314.
Bridgewater: édifice public, (sub.) 7476.
Glace-Bay: édifice public, (sub.) 7480.
Grand-Bend: jetée, (int. Armstrong) 9312.
Halifax: bâtiment d'immigration, réparations, (sub.) 7484; bâtiment de détention des immigrants (sub.) 7484; édifices militaires, (sub.) 7485; hôpital d'hiver, (sub.) 7516.
Inverness: édifice public, (sub.) 7516.
Shelburne: édifice public, (sub.) 7517.
Westville: édifice public, (sub.) 7523.
Yarmouth: édifice public, (sub.) 7525.
Georgetown (I.P.E.): édifice public, (sub.) 7526, 7528.
Saint-Jean: bâtiments militaires, (sub.) 7532; quarantaine; aqueduc, (sub.) 7532, réparations aux bâtiments, (sub.) 7532.
Tracadie: lazaret, (sub.) 7533.
Chicoutimi: bureau de poste, (sub.) 7632.
Cookshire: édifice public, (sub.) 7634.
Edifices publics fédéraux, (sub.) 7640, 7828.
Dundee: bureau de douane, (sub.) 7640.
Farnham: bureau de poste, (sub.) 7642.
Grosse-Ile: quarantaine, (sub.) 7643-7644.
Knowlton: édifice public, (sub.) 7645.
Lachute: édifice public, (sub.) 7648.
Lac Mégantic: édifice public, (sub.) 7648.
Lévis: édifice public, (sub.) 7649.
Longueuil: édifice public, (sub.) 7659.
Magog: édifice public, (sub.) 7661.
Montréal: casernes, (sub.) 7766; hôtel des postes; agrandissement, (sub.) 7769; nouveau magasin militaire, (sub.) 7777; station postale B, rue Ste-Catherine, (sub.) 7778; station postale, Pointe St-Charles, (sub.) 7778; station postale de l'est, (sub.) 7779; nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 7782.
Nicolet: édifice public, (sub.) 7787.
Plessisville: édifice public, (sub.) 7789.
Québec: (sub.), citadelle, salle d'exercice, 7789; quartiers du Gouv. général, 7790; salle d'exercice, 7790; entrepôt l'inspection, 7792; bâtiments des immigrants, 7792; lazaret des immigrants au parc Savard, 7792; arsenal national, magasin principal, 7794; Québec-est, édifice public, 7798.
Sherbrooke: salle d'exercices militaires, (sub.) 7798.
Saint-Henri: bureau de poste, améliorations, (sub.) 7799.
Saint-Hyacinthe: édifice public, améliorations, (sub.) 7799.
Saint-Jean: écuries pour la cavalerie, (sub.) 7799; édifice public, (sub.) 7803.
Arnprior: édifices publics, (sub.) 7814.
Belleville: dépôt d'armes, (sub.) 7815.
Brantford: édifice public, (sub.) 7815.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7834, 7847.
Pensionnaires du gouvt. britannique: leur a-t-on donné avis de la réduction de leur pension ? (int. Blain) 7863.
Extincteurs à incendie: fourniture à l'Etat, (débat sur observ. Taylor) 8007 et suiv.
Collège presbytérien d'Halifax: bill (n° 154), en comité, 8033.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: institution civile, bill (n° 153), comité, 8039, 8089.
Belleville: salle d'armes, (sub.) 8041.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8044.
Hamilton: salle d'exercices militaires, agrandissement, (sub.) 8056 et suiv.; hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 8060.
Kincardine: édifice public, (sub.) 8063.
Kingston: (sub.) remise à canons, 8064, 8184; parc d'artillerie, 8065, 8184; nouvel hôpital pour batteries, 8065, 8185; collège militaire, nouveaux quartiers des domestiques, 8067; corps-de-garde, 8184.
Leamington, édifice public, (sub.) 8069, 8185.
London: magasin militaire, (sub.) 8070.
Markham: édifice public, (sub.) 8073.
North-Bay: édifices publics, (sub.) 8077, 8180.
Rimouski: dragage, etc., (int. Armstrong) 8094.
Ottawa: édifices publics, lucarnes, (sub.) 8187; imprimerie de l'Etat, moteurs électriques, (sub.) 8187.
Owen-Sound: édifices publics, (sub.) 8188.
Port-Arthur: édifices publics, (sub.) 8196.
Renfrew: édifice public, 8197.
St. Mary: édifice public, (sub.) 8197.
Sarnia: édifice public, (sub.) 8101.
Simcoe: édifice public, (sub.) 8202.
Welland: édifice public, (sub.) 8203.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 151), en comité, 8516 et suiv., 9159 et suiv., 9913 et suiv.
Estacades de Chicoutimi: redevances de la compagnie de pulpe, etc., au Gouvt, à ce sujet, sa prétention, (int. Perley) 8562.
Ladysmith, C.-A.: jetée, coût, (int. Foster) 8564.
Saguenay: dragage, combien de charbon acheté à cette fin, (int. Morin) 8775; emploi du *Storm King*, (int. Morin) 8776.
Grande-Rivière: construction d'un quai, soumissions, (int. Lefurgey) 8777.
Fortier, Eugène, de Chicoutimi: paiements à lui faits, (int. Morin) 9018.
Brandon: salle d'exercice, (sub.) 8916.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8917.
Emerson: édifice public, (sub.) 8934.
Neepawa: édifice public, (sub.) 8937.
Selkirk: édifice public, (sub.) 8948.
Saint-Boniface: édifice public, (sub.) 8967.
Winnipeg, (sub.) nouvel entrepôt de vérification, 8968; nouveau bâtiment des immi-

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
grants, 8975; nouveau bureau de poste, 8977; station postale B., 8978.
Battleford: édifice public, (sub.) 8978.
Calgary: édifice public, (sub.) 8981.
Edmonton: édifice public, (sub.) 8981.
Estevan: édifice public, (sub.) 8984.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8984.
Maple-Creek: édifice public, (sub.) 9004.
Prince-Albert: pénitencier, emplacement, (sub.) 9005.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 9007.
Yorkton: édifice public, (sub.) 9007.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan; bill (n° 153), en comité, 8964 et suiv.
Saint-Joseph: lac Huron, Ontario: quai, construction, (int. Armstrong) 9310.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9749 et suiv., (explication) 9791; (suite du débat); 9802 et suiv.
Quai du bic: achat de boulons en fer, (int. Morin) 10176.
Travaux publics: ministère, paiement des employés, retard, (int. et observ. Foster) 10495, 10602 et suiv.
Cranbrook: édifice public, (sub.) 11395.
Quesnel: idem, (sub.) 11398.
Fernie, idem, (sub.) 11397.
Vancouver: idem, (sub.) 11399.
Vernon: idem, (sub.) 11401.
Victoria: idem, (sub.) 11406; bureau de poste, réparations, 11415.
William's-Head: quarantaine, (sub.) 11415.
Dawson: résidence du commissaire, (sub.) 11416.
Edifices publics: réparations générales, (sub.) 11418.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11418.
Fermes expérimentales: édifies, (sub.) 11440.
Kingston: collège militaire, magasins neufs, remises à canons et à charriots, (sub.) 11443-11444.
Brandon: salle d'exercice, (sub.) 11492, 11514.
Kingston: hôpital pour les membres de la troupe permanente, (sub.) 11494; édifices, militaires, quartiers des sous-officiers et soldats mariés, casernes de Fort-Osborne, (sub.) 11508.
Cavalerie Strathcona: casernes, construction, (sub.) 11514.
Edifices publics: d'Ottawa, (sub.) 11520, 11551, 11554, 11555; édifices puclics en général, loyers, (sub.) 11521; édifices publics du Yukon, (sub.) 11547; édifices publics en général, mobilier, (sub.) 11550.
Postes: bureaux de postes, (sub.) 11550.
Quarantaine: stations, (sub.) 11550, 11551.
Immigration: édifices pour immigrants, (sub.) 11551.
Téléphone: service, (sub.) 11555.
Parc de Major's Hill, (sub.) 11559.
Read-Head, N.-E.: quai, (int. Armstrong) 11563.
St. Mary: bureau de poste, coût, (int. Blain) 11563.
Arpentages et inspections. (sub.) 11616 et suiv.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11624; explications, 11809 et suiv.
Ponts et chaussées: appointements, (sub.) 11642.
Architectes: personnel, appointements, (sub.) 11645.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Travaux publics, ministère: aide aux écritures, (sub.) 11648; livres techniques, de référence, etc., (sub.) 11649.
Côté, Thomas: dépenses, pièces justificatives, (sub.) 11657 et suiv.
Commission internationale des eaux limitrophes, (sub.) 11668.
Monument à la mémoire de feu sir L. H. Lafontaine et de feu Robert Baldwin, (sub.) 11668.
Monument, à Brantford, pour commémorer l'invention du téléphone: contribution, (sub.) 11668.
Travaux: déjà autorisés ou au sujet desquels les crédits déjà votés sont insuffisants, (sub.) 11669.
Annapolis: port, (sub.) 11764.
Baddeck: quai, (sub.) 11776.
Barachois: barrage et pilier, (sub.) 11781.
Baie St-Laurent: port, (sub.) 11781.
Big-Lorraine: dragage, (sub.) 11781.
Anse-au-Breton: brise-lames, (sub.) 11781.
Cap Sainte-Marie: brise-lames, (sub.) 11782.
Ile au Caribou: chaussée, (sub.) 11782.
Anse-à-Charlo: brise-lames, (sub.) 11782.
Church-Point: quai, (sub.) 11783.
Cow-Bay (Port-Morien): brise-lames, (sub.) 11783.
Digby: port, (sub.) 11783.
Hall's-Harbour: brise-lames, (sub.) 11786.
Lac Ainslee: chenal, (sub.) 11786.
Rivière Margaree: digues, (sub.) 11786.
Anse McPherson, Grand lac du Bras-d'Or: quai, (sub.) 11787.
Rivière Middle (en bas): digues, (sub.) 11787.
Sydney: quai, (sub.) 11788.
New-Glasgow: quai, (sub.) 11817.
Oyster-Pond: brise-lames et dragage, (sub.) 11818.
Parker's-Cove: améliorations, (sub.) 11818.
Parsborough: port, améliorations, (sub.) 11819.
Poirierville: débarcadère, (sub.) 11820.
Lac Porter: canal, (sub.) 11821.
Port-Hastings: quai, (sub.) 11826.
Port-Hilford: brise-lames, (sub.) 11828.
Port-Hood: havre, (sub.) 11829; passe nord, (sub.) 11831.
Port-Royal (Ile Madame): quai, (sub.) 11840.
Anse-aux-Portugais: brise-glace et réparations, (sub.) 11841.
Port-Joli-ouest (Herrings Rocks): brise-lames, (sub.) 11841.
Yarmouth: port, (sub.) 11841, 11854.
Round-Hill: quai, (sub.) 11844.
Anse-aux-Ecossais (White-Point): brise-lames, (sub.) 11853.
Baie de Gatamagouche: quai, (sub.) 11853.
Ports et rivières (Ile du Prince-Edouard): (sub.) 11855.
Anse McPherson: quai, (sub.) 11855.
New-London: brise-lames, (sub.) 11855.
Rustico: port, brise-lames, (sub.) 11856.
Bouctouche: passe à travers la grève, (sub.) 12264.
Campbellton: quai, (sub.) 12271.
Caraquet: quai, (sub.) 12271.
Dover: quai, (sub.) 12279.
Ports, rivières et ponts, en général, (sub.) 12280, 12636, 12706.
Lower-Newcastle: quai, (sub.) 12283.
Edmundston: chaussée, (sub.) 12283.
Moncton: quai, (sub.) 12283.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Richibouctou: jetée, (sub.) 12285.
Fleuve Saint-Jean, et tributaires, (sub.) 12285, 12601.
Rivière Nicolet: dragage, adjudication, (int. Bergeron) 12535.
St. Mary: bureau de poste, achat de l'emplacement, compte pour annonces, (int. Blain) 12536.
Edifice Corry: loyer, (int.) 12537.
St. Andrews: port, (sub.) 12613.
Saint-Jean: port, (sub.) 12613.
Shippegan: port, (sub.) 12632.
Bois créosté pour travaux dans les provinces maritimes, achat, (sub.) 12632.
Anse-à-la-Barbe: brise-lames, (sub.) 12633.
Anse-à-l'Ilot: débarcadère, (sub.) 12633.
Baie Saint-Paul: travaux, (sub.) 12633.
Barachois de Malbaie, jetée, (sub.) 12633.
Batiscan: quai, dragage, (sub.) 12634.
Berthier (en bas): quai, (sub.) 12634.
Bic: port, (sub.) 12634.
Cap Saint-Ignace, (sub.) 12634.
Chateauguay: quai, sur rive sud du Lac Saint-Louis, (sub.) 12635.
Chicoutimi: port, (sub.) 12635.
Clark-City (sept-Iles quai, (sub.) 12635
East-Templeton: quai, (sub.) 12636.
Escoumains: quai, prolongement, (sub.) 12636.
Pointe-au-Père: quai et brise-lames, (sub.) 12636.
Grands Méchins: brise-lames, (sub.) 12636.
Grande-Rivière: quai, (sub.) 12636.
Garthby: quai: (sub.) 12637.
Lac Mégantic: jetées, (sub.) 12637.
Lac Saint-Jean: jetée, (sub.) 12638
Lac Saint-François (Beauce): quai, (sub.) 12638.
Lavaltrie: quai, (sub.) 12638.
Les Eboulements: quai et hangar, (sub.) 12638.
Iles de la Madeleine: brise-lames et jetées, (sub.) 12639.
Malbaie (Gaspé); abri pour bateaux, (sub.) 12639.
Matane: brise-lames et débarcadère (sub.) 12639.
Nicolet: port, jetée, (sub.) 12639.
Notre-Dame-duPortage: quai, (sub.) 12639.
Lac Saint-Jean, Petite-Décharge, enlèvement de roches, (sub.) 12640.
Pointe Piché: quai, (sub.) 12640.
Pointe-aux-Trembles, (sub.) 12640.
Rimouski: quai, (sub.) 12640; dragage, (sub.) 12641.
Rivières Ashouapinouchouan, Péribonka et Mistassini: digues de dérivation, (sub.) 12641.
Rivière Batiscan: dragage à l'embouchure, (sub.) 12641.
Rivière Bonaventure: pilier de dérivation, (sub.) 12641.
Rivière-du-Loup: port, (sub.) 12642, (en haut) dragage, (sub.) 12642.
Rivière-du-Lièvre: écluse et barrage, (sub.) 12642.
Rivière Maskinongé: dragage, (sub.) 12643.
Rivière-Ouelle: dragage, (sub.) 12643.
Saint-Jean, Québec, brise-glace, (sub.) 12643.
Rivière Richelieu: améliorations, (sub.) 12643.
Rivière Saguenay: dragage, etc., (sub.) 12646.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Rivière Saint-Louis: améliorations, (sub.) 12646.
Fleuve Saint-Laurent: brise-glace à l'embouchure de la rivière Saint-Jacques, (sub.) 12647.
Rivière Saint-Maurice: dragage du chenal et barrage aux Grandes-Piles, (sub.) 12647.
Rivière Yamaska: écluse, etc., réparations, (sub.) 12647; dragage, (sub.) 12649.
Saint-Alphonse (de Bagotville): quai, (sub.) 12647.
SainteAnne-des-Monts: port, (sub.) 12648.
Saint-François (île d'Orléans) abords du bloc isolé, (sub.) 12648.
Saint-Ignace-de-Loyala: quai, (sub.) 12648.
Sait-Jean-des-Chaillons: quai, (sub.) 12648.
Saint-Jean (île d'Orléans): quai, (sub.) 12648.
Saint-Laurent, (île d'Orléans): quai, (sub.) 12648.
Saint-Omer: débarcadère, quai, (sub.) 12648.
Saint-Pierre-les-Becquets: quai et dragage, (sub.) 12648.
Saint-Siméon: quai, (sub.) 12649.
Sorel: quai, (sub.) 12649.
Varennes: quai. (sub.) 12649.
Rivière Belle: dragage, (sub.) 12694.
Beaverton: havre, (sub.) 12694.
Rivière Blanche: améliorations, (sub.) 12695.
Blind River: dragage, (sub.) 12695.
Bronte: havre, pilier, (sub.) 12696.
Burlington: chenal, pilier, (sub.) 12696.
Chute à Blondeau: quai, (sub.) 12696.
Cobourg: brise-glace, dragage, (sub.) 12699.
Colborne: quai, (sub.) 12700.
Collingwood: havre, améliorations, (sub.) 12700.
Goderich: port, (sub.) 12706.
Gore: débarcadère, (sub.) 12706.
Grand-Bend: dragage, (int. Armstrong) 12706.
Chatham: jetée, (sub.) 12708.
Meaford: port, améliorations, (sub.) 12708.
Midland: port, améliorations, (sub.) 12708.
Tiffin: port, améliorations, (sub.) 12708.
Petewawa: quai, (sub.) 12741.
Port-Burwell: port, (sub.) 12744.
Port-Hope: jetée et dragage, (sub.) 12744.
Port-Stanley: port, (sub.) 12744.
Rapides du Long-Sault: améliorations, (sub.) 12744.
Roche's Point: quai, (sub.) 12744.
Rondeau: port, (sub.) 12744.
Rossport: quai, (sub.) 12746.
Chute McDonald n° 1, rivière Severn; améliorations, (sub.) 12746.
Ile Chantry: brise-lames, (sub.) 12746.
Toronto: port, (sub.) 12746.
Victoria: port, (sub.) 12746.
Rivière Winnipeg: améliorations, (sub.) 12747.
Lac Winnipeg: port du Grand-Marais, (sub.) 12749.
Lac Dauphin: travaux, (sub.) 12750.
Lac Winnipeggosis: dragage, (sub.) 12750.
Rivière du Vieillard: travaux à McLeod, (sub.) 12751.
Dragage: nouvel outillage pour les Provinces maritimes, (sub.) 12751.
Pont Shellmouth: (sub.) 12752.
Télégraphes: lignes télégraphiques (sub.) 12752.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Québec: port, (sub.) 12753.
Port-Arthur et Fort-William: port et rivière, améliorations, (sub.) 12753.
Rapides Saint-André: travaux, (sub.) 12754.
Canal de la baie Georgienne: études, (sub.) 12754.
Port Colborne: port, (sub.) 12755.
Côté, Boivin et Cie: paiement à eux faits depuis 1897, (int. Bergeron) 13287.
Dragueur "Challenge": travaux, l'an dernier, (int. Boyer) 13288.
Colchester-Point: jetée en pierre, construction, (int. Clements) 13289.
Foster, Frederick: emploi, (int. Clements) 13289.
Edifices publils: population des localités où l'on en a construit depuis le 1er janvier 1897, (dépôt d'un état en réponse à motion R. L. Borden) 13415.
Nicolet: comté, crédits votés pour ce comté, de 1878 à 1896, et de 1896 à 1908, (int. Turcotte) 13419.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13443 et suiv.
Grandes-Piles: chaussée du barrage, montant voté, (int. Robitaille) 13716.
Dragage: à Dorval, depuis 1867, (int. Boyer) 13717.
Milford-Haven: quai, (int. Blain) 13718.
Travaux publics: ministère, nouvelles nomination, (int. Robitaille) 13719.
Dragueur King-Edward, travaux à Lunenburg, (int. Blain) 13721.
Lignes télégraphiques: (sub) 13842 et suiv.
Indiens: (sub.) 13835 et suiv.
Restaurant: à l'usage des deux Chambres, (motion pour comité chargé d'étudier cette question) 13889.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13947.
Chemins de fer: aide, 13960 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: études, (sub.) 13998.
Lunenburg: édifice public, (sub.) 13998.
Parsborough: édifice public, (sub.) 13999.
Wolfville: édifice public, (sub.) 14000.
Fairville: édifice public, (sub.) 14000.
Fredericton: édifice public, (sub.) 14000.
Grand-Falls: édifice public, (sub.) 14000.
Hillsborough: édifice public, (sub.) 14000.
Moncton: arsenal, (sub.) 14000.
Saint-Jean, salle d'exercices, (sub.) 14001.
Grand'Mère: édifice public, (sub.) 14001.
Joliette: arsenal, (sub.) 14001.
Knowlton: édifice public (sub.) 14001.
Lachute: édifice public, (sub.) 14002.
Lévis: salle d'exercices (sub.) 14002.
Magog: édifice public (sub.) 14002.
Mégantic: édifice public, (sub.) 14002.
Montréal (Pointe Saint-Charles) nouveau bureau de poste, (sub.) 14002.
Plessisville: édifice public, (sub.) 14002.
Roberval: édifice public, (sub.) 14002.
Shawenegan: édifice public, (sub.) 14002.
Sherbrooke: édifice public, (sub.) 14002.
Sainte-Thérèse: édifice public, (sub.) 14003.
Trois-Rivières: édifice public, (sub.) 14003.
Westmount: édifice public, (sub.) 14003.
Glencoe: édifice public, (sub.) 14003.
Guelph: arsenal, (sub.) 14003.
Harrison: édifice public, (sub.) 14003.
Leamington: édifice public, (sub.) 14003.
Listowel: édifice public, (sub.) 14003.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Mount-Forest: édifice public, (sub.) 14003.
Markham: édifice public, (sub.) 14003.
Mitchell: édifice public, (sub.) 14004.
Niagara: arsenal, (sub.) 14004.
North-Bay: édifices publics, (sub.) 14004.
Peterborough: arsenal, (sub.) 14004.
Port-Arthur: arsenal, (sub.) 14005.
Porkhill: édifice public, (sub.) 14005.
Seaforth: édifice public, (sub.) 14005.
Sarnia: arsenal, (sub.) 14005.
Sudbury: édifice public, (sub.) 14005.
Simcoe: édifice public, (sub.) 14005.
Tilsonburg: édifice public, (sub.) 14005.
Uxbridge: édifice public, (sub.) 14006.
Waterloo: édifice public, (sub.) 14006.
Walkerville: édifice public, (sub.) 14006.
Elmwood, (Man.): édifice public, (sub.) 14008.
Emerson: édifice public, (sub.) 14008.
Neepawa: édifice public, (sub.) 14008.
Portage-la-Prairie: édifice public, 14009.
Souris: édifice public, (sub.) 14009.
Winnipeg: édifice public, (sub.) 14009.
Estevan: édifice public, (sub.) 14009.
Edmonton: édifice public, (sub.) 14009.
Moosejaw: édifice public, (sub.) 14009; arsenal, (sub.) 14010.
Maple-Creek: édifice public, (sub.) 14010.
Prince-Albert: édifice public et terrain pour pénitencier, (sub.) 14010.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 14010.
Strathcona: salle d'exercices et arsenal, édifice public, pavillon des immigrants, réparations (sub.) 14011.
Wetaskiwin: édifice public, (sub.) 14011.
Cranbrook: édifice public, (sub.) 14011.
Chilliwack: édifice public, (sub.) 14011.
Duncan: édifice public, (sub.) 14011.
Grant-Forks: édifice public, (sub.) 14011.
Greenwood: édifice public, (sub.) 14011.
Ladysmith: édifice public, (sub.) 14012.
Vernon: édifice public, (sub.) 14012.
Vancouver: entrepôt de douane, (sub.) 14012.
Dawson: bureau de poste, voûte de sûreté, (sub.) 14012.
Ottawa: édifices publics, chauffage, (sub.) 14013.
Ports et rivières, (N.-E.): (sub.) 14014.
Souris, (I.P.-E.): brise-lames, (sub.) 14015.
Summerside: brise-lames, (sub.) 14017.
Campbellton: quai, sub.) 14017.
Dorchester: quai, (sub.) 14017.
Harvey-Bank: quai, (sub.) 14017.
Lorneville: quai brise-lames, (sub.) 14018.
Leonardville: quai, (sub.) 14018.
Edmundston: digue, prolongement, (sub.) 14018.
Miscou: quai, (sub.) 14018.
New-Mills: quai, (sub.) 14018.
Fleuve Saint-Jean et tributaires: quais, (sub.) 14018.
Tracadie: chenal et phares, protection,)sub.) 14023.
Trois-Rivières: quai à charbon, (sub.) 14023.
Goderich: brise-lames, (sub.) 14024, quai, réclamations, (sub.) 14024.
Ile Juniper: quai, (sub.) 14024.
Lakefield: quai, (sub.) 14024.
Little-Current: chenal, (sub.) 14024.
Kearmey: améliorations à la navigation, (sub.) 14024.
Michipocaten: quai, (sub.) 14024.
Lac Témiscamingue: quai, (sub.) 14024.
Tiffin, port: améliorations, (sub.) 14025.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*

Tobermory, port: estacade de déviation, (sub.) 14025.
Petite rivière des Esclaves: améliorations, (sub.) 14025.
Enderby: travaux de protection, (sub.) 14025.
Dragage: dans les provinces de Québec et Ontario, (sub.) 14025.
Rivière Thompson: améliorations, (sub.) 14026.
Musée Victoria: Ottawa, (sub.) 14157.
Chemins de fer: aide, bill (n° 215), comité, 14168 et suiv.

REID, John Dowsley, *Grenville.*

Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance entre convois, (débat sur observ. Taylor) 197.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11638 et suiv.
Selkirk: édifice public, (sub.) 8948.
Livres bleus: distribution aux Communes, (int.) 451, 632.
Belleville: compagnie du pont, bill (n° 20), en comité, 8954 et suiv.
Prescott-Junction: correspondance des trains, (int.) 453.
Ponts et chaussées: appointements, (sub.) 11643 et suiv.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8996 et suiv.
Marine et Pêcheries: personnel, (sub.) 1045 et suiv.; sous-ministre adjoint, traitement, (sub.) 13564.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13500 et suiv.
Fanatiques religieux au Manitoba: (observ.) 12771.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13233 et suiv.
Coupes de bois: concédées depuis le 1er janvier 1900, (int.) 1347.
Canal Welland: éclairage à l'électricité, etc., (sub.) 12809 et suiv.
Fusil Ross: compagnie du, location des Plaines d'Abraham, (int.) 1404.
Port-Colborne: élévateur, travaux, (sub.) 12829 et suiv.
Graines de semence: distribution, (int. Sifton) 1424.
Intercolonial: ateliers, (sub.) 12867 et suiv.
Comptes publics: séances du comité, (int.) 1496.
Meaford, Midland et Tiffin: ports, améliorations, (sub.), 12730 et suiv.
Monnaie royale: (sub.) 1508, 1533.
Milice, (sub.): vivres et approvisionnements, 12759; collège militaire royal, 12762 et suiv.
Edifices du Parlement: améliorations, (sub.) 1547.
Chute à Blondeau: quai, (sub.) 12697 et suiv.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13936.
Musée Victoria: (sub.) 1550.
Saint-Boniface: nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 8968 et suiv.
Haney, M. J.: réclamation, (int.) 1806.
Chemins de fer: aide, 13960 et suiv.
Documents: dépôt des originaux, (débat sur mot. Borden) 1944.
Chemin de fer Sud-Ontario-Pacifique: bill (n° 16), 3e l., 2001.
Chemins de fer: billets, bill (n° 90), 1ère l., 2555; 2e l., 5470.

REID, John Dowsley.—*Suite.*

Chemins de fer et Canaux: exposé général par l'hon. M. Graham, (observ.) 4652 et suiv.
Pont de Hillsborough: construction, (int.) 2838.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3047 et suiv.
Capitaines et seconds de navires: examen, (sub.) 3075 et suiv.
Sauvetage: primes, postes, (sub.) 3078 et suiv.
Yacht de M. J. D. Reid, député: réparé aux frais du pays, article du "Free Press", d'Ottawa, (dénégation) 10240.
Bobcaygeon: barrage, (projet de résol. Hughes) 3101 et suiv.
Brantford: édifice public, (sub.) 7824 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3116 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3127 et suiv.
Chutes Kananaskis: concession de pouvoir hydraulique, (int.) 3146.
Terres indienens: vente à New-Westminster, (int.) 3147.
Comptes publics: comité (appel de ses décisions, débat sur mot. Blain) 3196 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3264 et suiv.
Ecoles polytechniques: emploi de leurs élèves dans les travaux de l'Etat, (débat sur projet de résol. Monk) 3409 et suiv.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 4), 2e l., 3528.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3948 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7840 et suiv.
Réserve indienne dans le voisinage de New-Westminster: nom, étendue, etc., (int.) 3990.
Côteaux aux Cyprès: dévastation des bois qui les couvrent, (int.) 3993.
Conserves alimentaires: inspection, respect de la loi, (int.) 3998.
Documents: dépôt des originaux devant les comités, (int.) 4680; détention par les députés, (observ.) 4860.
Soumissions: formalités de dépouillement, (observ.) 4900 et suiv.; amend. 4903, rejeté, 4934.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5096 et suiv.
Barrage flottants: bill (n° 49), en comité, 5698 et suiv.
Pénitenciers: (sub.) 5766 et suiv.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5877 et suiv., distribution aux députés, (observ. sur int. Borden) 6157 et suiv.
Pêche: privilèges des concessionnaires dans la Colombie-Anglaise, (int.) 5902.
Canal de Lachine: reconstruction des murs en talus, (sub.) 5916 et suiv.
Canal des Galops: (sub.) 5923.
Canal Rideau: améliorations, (sub.) 5943 et suiv.
Terres fédérales: vendues à J. W. Patterson, en Colombie-Anglaise, (int.) 6274.
Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 128), comité, 6509 et suiv.
Compagnie d'assurance "Pacific-Coast", contre l'incendie, bill (n° 40), comité, 6512 et suiv.

REID, John Dowsley.—*Suite.*
Gilmore, Edith May: bill (n° 164) pour lui faire droit, 1ère l., 8772; 2e l., 9015; comité et 3e l., 10979.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger l'ancienne loi y relative, comité, 7196 et suiv.
Steamer *Montcalm*: collision, dépêche de la "Gazette", de Montréal, (observ.) 8470.
Viandes et conserves alimentaires: bill (n° 149), comité, 7221 et suiv.; 3e l., 7598 et suiv.
Intercolonial: retard des trains express des provinces maritimes, (int.) 9020; entretien, (sub.) 10714.
Montréal: achat de ciment par la commission du port, (int.) 7861.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: bill (n° 153), en comité, 8961 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: ministère, frais des causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.) 10862 et suiv.
Côté, Thomas: dépenses, pièces justificatives, (sub.) 11666 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12147 et suiv.
Elections: listes d'électeurs: bill (n° 115), comité, 13591 et suiv.

RIVET, Louis Alfred Adhémar, *Hochelaga.*
Barrières de péage: abolition, (projet de résolution Monk), débat, 3591.
Service civil: commission, distribution de son rapport aux députés, (débat sur int. Borden) 6171 et suiv.
Compagnie d'assurance anglo-canadienne : bill (n° 126) pour en changer le nom et le siège social, comité et 3e l., 8092.

ROBITAILLE, Lorenzo, *Comté de Québec.*
Alcool: méthylique: fourni aux fabricants, (sub.) 852 et suiv.; emploi de l'alcool pour des fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4018.
Chutes Montmorency: mur de revêtement, dimensions, (int.) 13034.
Distillerie Corby: déficit, (int.) 13034.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau), débat, 943 et suiv.
Distillerie Gooderham & Worts: déficit, (int.) 13035.
Langue française: au Parlement, article du "Soleil," (observ. sur explic. Lavergne) 1259.
Travail: heures de travail des maçons, à Québec, (int.) 11319.
Barrières de péage: abolition, (projet de résol. Monk), débat, 3578.
Expositions: (sub.) 11122 et suiv.
Montréal et Québec: ports, combien d'argent dépensé depuis cinquante ans pour améliorations? (int.) 3610; (mot. pour doc.) 4005.
Comté de Québec : dépenses du Gouvt., (int.) 3999.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4699 et suiv.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7310 et suiv.; 7323 et suiv.
Statuts refondues de 1906: quand le dernier volume de la version française sera-t-il imprimé et publié? (int.) 7317.
Viandes et conserves: bill (n° 149) pour modifier la loi, 3e l., 7587 et suiv.

ROBITAILLE, Lorenzo.—*Suite.*
Immigration: inconvénients du régime des primes, (observ.) 7813.
Québec: pont, enquête, noms des jurés du coroner, (int.) 8370; administrateur responsable, président et ingénieur de la compagnie du pont, avant l'effrondrement, (int.) 8560; rapport de la commission du pont, renvoyé à un comité spécial; rapport de ce comité, déposé, (débat) 14068 et suiv.; compagnie du pont et de chemin de fer, bill (n° 217), comité, 14171.
Ferme expérimentale: établissement dans le district de Québec, lettre de la Chambre de commerce de Québec à cette fin, (int.) 8569.
Hunter, M., sous-ministre des Travaux publics: paroles blessantes à l'adresse des Canadiens-français, (question de privilège) 8861.
Elections: la politique provinciale doit marcher de pair avec la politique fédérale, paroles de l'hon. M. Fisher, au sujet des prochaines élections provinciales, (int.) 9268.
Grandes-Piles: chaussée du barrage, montant voté, (int.) 13716.
Imprimerie de l'Etat: nomination d'un surintendant français, (int.) 13035.
Travaux publics: ministère, nouvelles nominations, (int.) 13719.

ROCHE, WILLIAM, *Halifax.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 280.

ROCHE, WILLIAM J., *Marquette.*
Arpentages, (sub.) 10465 et suiv.
Réserve de la montagne du Dauphin: squatters, décision à leur égard, (int.) 183.
Réserve forestière au lac à la Tortue, impossible d'en établir une, (débat sur observ. Schaffner) 8017.
Coupes de bois: permis accordés aux propriétaires de scieries en 1906, (int.) 187 et refusés à d'autres, (int.) 2251; coupes concédées de 1878 à 1896, (int.) 2637; concessions au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2707 et suiv.
Discours du trône: adresse (débat) 506.
Revenu de l'Intérieur: résolution des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10007 et suiv.
Arpentage: des terres publiques, bill (n° 9), comité, 789 et suiv.
Brandon: édifice public, (sub.) 8917.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8918.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1112.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8984 et suiv.
Yorkton: édifice public, (sub.) 9008.
Centre urbain: établissement dans le Nord-Ouest, (int.) 1171.
Compagnie Massey-Harris : remise de droits, (int.) 8837.
Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10202 et suiv.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1228 et suiv.
Neepawa: édifice public, (sub.) 8937 et suiv.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11422 et suiv.
Manitoba: bureau de poste sur un emplacement de ville, (int.) 1403; extension des frontières, quand le projet de loi à ce sujet sera-t-il déposé? (int.) 7867.

ROCHE, William J.—*Suite.*
Graines de semence: distribution, (sur int. Sifton) 1429, (sub.) 2874 et suiv., par l'entremise de M. Leech, (int.) 3151, 3269.
Immigration: agents, (sub.) 10336, 10427 et suiv., 10449 et suiv.
Comptes publics: séances du comité, (int. Reid) 1499.
Hôpitaux de Saint-Boniface et de Winnipeg: (sub.) 10458 et suiv.
Terres fédérales : appointements, (sub.) 10526 et suiv., bill (n° 181), 2e l., 11723 et suiv.; comité, 11993 et suiv.
Lord Selkirk: ses terriers et papiers, qui les a? (int.) 1751.
Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat) 13080 et suiv.
Pêcheries: création d'un comité permanent, (débat sur projet de résol. Sinclair) 1786 et suiv.
Réserve de Saint-Pierre: extinction du titre, (int.) 2004; aliénation de terres par les Indiens de cette réserve, (int.) 2300.
Chemin de fer transcontinental: déclaration sur les gages, pour services médicaux, (int.) 2008.
Lac Porter: canal, (sub.) 11825 et suiv.
Chambre des communes: procès-verbaux de 1902 à 1906, (mot. pour doc.) 2896.
Grains: inspection et vente: bills (n° 188 et n° 203), comité, 13876-13888.
Viande: désossée congelée, importation prohibée en Angleterre, (int.) 3344.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10074 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3965.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13447.
Terres fédérales: vendues au Nord-Ouest, (int.) 3986-87-88.
Garthley: quai, construction, (int.) 3996.
Indiens: de la réserve Saint-Pierre, élection d'un chef, avis au gouvt., (int.) 8369.
Poisson: importation de l'Ouest, (int.) 4410.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12592 et suiv.
Saint-Boniface: édifice public, construction, (int.) 4415, 6270.
"Graphite": publication, coût total, (int.) 5296.
Milice: exercices annuels, (sub.) 5994 et suiv.
Buffles: achat d'un troupeau, (int.) 6057.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6112 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6640 et suiv.
Doukhobors: en détresse à Yorkton, (observ. sur int. Lake) 7997 et suiv.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (débat sur observ. McLean) 8109.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8391 et suiv.; amendement, 8459; 2e l., 9100, 12353 et suiv.; comité, 13572 et suiv., 13658 et suiv.; (débat sur explication Jackson) 13800 et suiv., 13923.
Dragueur "Montague": réparations, (int.) 8559.

ROSS, Duncan, *Yale-Caribou.*
Chemin de fer central de la frontière à Kamloops et à Caribou: compagnie du, bill (n° 36), 1ère l., 629; 2e l., 1102; comité et 3e l., 2434.
Affaires indienens: (sub.) 654.
Obstruction : (débat sur observ. Owen) 10390.
Chemins de fer: aide, 13954 et suiv.
Immigration: mesures à prendre pour restreindre l'immigration orientale, (débat sur projet de résol. Smith) 759 et suiv.; immigration japonaise au Canada, (débat sur mot. Borden pour doc.) 887 et suiv.; abolition des primes, (déb. sur proj. de résol. Cockshutt) 1352 et suiv.; immigration japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2145; immigration chinoise, bill (n° 184), pour modification, comité, 11273 et suiv.
Chemin de fer d'Edmonton-Dunvegan et Colombie-Anglaise; compagnie du : bill (n° 38), 1ère l., 783; 2e l., 1102, comité et 3e l., 2434.
Chemin de fer de Kamloops au pas de la Tête-Jaune, compagnie du: bill (n° 39), 1ère l., 783; 2e l., 1102; comité et 3e l., 1964.
Irrigation: bill (n° 10), 2e l., 798 et suiv.
Compagnie des estacades flottantes des rivières Shuswap et Thompson: bill (n° 49), 1ère l., 923; 2e l., 1103, comité, 5645 et suiv., 5962; 3e l., 5762-63.
Tabac : tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau) débat, 942.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1218 et suiv., (débat sur mot. Borden, idem.) 1698.
Chemin de fer d'Ashcroft-Baskerville et Fort-George; bill (n° 58), 1ère l., 1336 ; 2e l. et comité, 1528; comité et 3e l., 2434.
Réserve de Metlakatla: proposition d'achat par le G.T.-P., (mot. pour dic.) 1573.
" Natal Act ": sanction refusée par le lieut. gouv. (observ.), débat, 1811 et suiv.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, (débat sur observ. Lake) 2372 et suiv., 2463 et suiv.
Colombie-Anglaise : recettes provenant de cette province, (int.) 3562.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ) 3920.
Compagnie d'assurance dite " Occidental Fire Insurance Company ": bill (n° 131), 1ère l., 5568; 2e l. et comité, 8090; comité et 3e l., 8726.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8573 et suiv.; comité, 12474 et suiv.
Paiement des employés de l'Etat: retard, (débat sur observ. Fowler) 10502 et suiv., 13918.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11730 et suiv.

SCHAFFNER, Frederick Laurence *Souris.*
Arpentages: (sub.) 10485; partie de la montagne à la Tortue, réservée pour former township, (int.) 10485.
Manitoba: frontières, extension, (mot. pour doc.) 884.
Immigration: agents, (sub.) 10339 et suiv.
Terres fédérales: terrain forestiers accordés dans l'Ouest, désignation, etc., (mot. pour doc.) 884; terres du Manitoba appar-

SCHAFFNER, Frederick Laurence.—*Suite.*
tenant à l'Etat, (int.) 1341; bill (n° 181); 2e l., 11684 et suiv.
Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1422; grains du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13197 et suiv.; 13885 et suiv.; bill (n° 203), idem, 13878 et suiv.
Tabac: interdit aux jeunes gens: bill (n° 173), 2e l., 11219.
Piscifacture: au lac Winnipeg, (int.) 1750; à Selkirk et à Berens, résultats, dépenses, (int.) 3355.
Winnipeg: hôpital pour les membres de la troupe permanente, (sub.) 11503 et suiv.
Dragage: fleuve Saint-Laurent et port de Montréal, (int.) 1750, (mot. pour doc.) 2253.
Chemins de fer: construction projetée, d'un point de l'Ouest à un point de la baie d'Hudson, (mot. pour doc.) 1756; bill (n° 6), 2e l., 3486.
Lac Pélican, Man.: débouché, dragage, (int.) 2012.
Pêche: du poisson blanc, par remorqueurs dans lac Winnipeg, (int.) 2477.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2748 et suiv.
Bois: coalition des marchands de bois, commission d'enquête à ce sujet, rapport, (int.) 3083.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7851.
Steamer *Lady of the Lake*: achat par le gouvt., (int.) 3560.
Champ de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4706 et suiv.
Squatters: évincés des réserves forestières, (observ.) 4938.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6596 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8919 et suiv.
Neepawa: édifice public, (sub.) 8941 et suiv.
Lac à la Tortue: établissement d'une réserve forestière, impossible, (observ.) débat, 8010 et ssuiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8590 et suiv.
Terres fédérales: titre de la moitié de la section 24, township 1, rang 27 à l'ouest du 1er méridien, délivré à W. H. Nolan, (int.) 8570.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8987 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8782 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), en comité, 12100 et suiv., 12543 et suiv.; amend., 12543, rejeté, 12574.

SCHELL, Jacob T., *Glengarry.*
Chemin de fer transcontinental: construction, soumissions, (mot. pour doc.) 623.
Dragage: adjudications, et coupes de bois, (débat sur observ. Taylor) 7445 et suiv.
Intercolonial: (sub.) 10682.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11958 et suiv.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13930 et suiv.
Chemins de fer: aide, 13967.
Récoltes: transport, aide, (sur mot. Foster pour doc.) 2263 et suiv.
Canal Welland: éclairage, etc., (sub.) 12811 et suiv.
Port-Colborne: élévateur, travaux (sub.) 12836.

SCHELL, Malcolm S., *Oxford-sud.*
Compagnie dite "Canada Wheather Insurance Company": institution civile, bill (n° 37), 1ère l., 783; 2e l., 1102; comité, 5292, 5393; 3e l., 5394.
Sénat: modification de sa constitution, (débat sur projet de résol. McIntyre, Miller et Lewis) 1614 et suiv.
Intercolonial: (sub.) 10682 et suiv.
Coopération: bill (n° 5), 2e l., 4753 et suiv.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11365 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 5866 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13232 et suiv.
Voies et moyens: comité, 6226 et suiv.

SIFTON, hon. Clifford, *Brandon.*
Budget: exposé budgétaire, (débat) 5570 et suiv.; allusion à la ligne "All-Red", 5570 et suiv.
Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat) 13065 et suiv.
Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (int.) 1405.
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance à etablir entre convois, (int. Taylor) 1492.
Coupes de bois: concessions au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2688 et suiv.
Compagnie impériale des pulperies, de Winnipeg: l'h. Clifford Sifton directeur-gérant, article du "Star", de Montréal, (dénégation) 3712.

SINCLAIR, John H., *Guysborough.*
Pêcheries: bill (n° 29) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 528; bill (n° 31), idem, 1ère l., 583; 2e l., 5473; comité, 5473; amendes pour infractions à la loi des pêcheries, (mot. pour doc.) 1574; création d'un comité permanent des pêcheries, (projet de résol.), débat, 1758 et suiv.; inspection et garde des pêcheries, (sub.) 6042 et suiv.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10792.
Navires: immatriculés, données statistiques, (int.) 2890.
Intercolonial: études d'un tracé, de Moncton ou Amherst à Truro, (sub.) 13403.
Cabotage: abolition, (motion retirée) 2895.
Compagnie dite "Gold Dredging Company": permis à elle accordés pour dragage, (int.) 12290.
Douanes: bill (n° 194), comité 12587.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3062 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13501 et suiv.
Capitaines et seconds de navires: examen, (sub.) 3077.
Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3137 et suiv.
Débats: compte rendu officiel des, coût moyen par colonne, (int.) 3607.
Elections : provinciales, intervention du gouvt. fédéral, (sur int. Foster) 3822.
Phares: salaires des gardiens, (sub.) 4958.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6926 et suiv.
Postes: recettes seraient diminuées de combien par suite de l'établissement de la petite poste à un sou? (int.) 8776.

SINCLAIR, John H.—*Suite.*
Pavillon anglais: de quel droit le hisse-t-on sur les navires marchands inscrits au Canada? (int.) 13420.

SLOAN, William, *Comox-Atlin.*
Chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo, bill (n° 15), 1ère l., 365; 2e l., 706; comité et 2e l., 1527.
Immigration: mesures à prendre pour restreindre l'immigration orientale, (débat sur projet de résol. Smith) 752 et suiv.
Compagnie dite "Western Rivers and Improvement Company": bill (n° 55), 1ère l., 1153; 2e l. et comité, 1528.
Yukon: télégraphe, inefficacité, (int.) 2005; y aura-t-il appel de deux décisions de la cour suprême défavorables à la couronne? (int.) 10797.
Pêcheries: sur le Pacifique, surveillance, (int.) 2006.
Phares: sur côte du Pacifique, salaires des gardiens, (int.) 2006.
Chemin de fer de l'Est de l'île de Vancouver: compagnie, institution civile, bill (n° 87), 1ère l., 2243; 2e l., 2435; comité et 3e l., 4408, 4733; amendements du Sénat, 6471.
Phoques: chasse dans l'Océan Pacifique, (observ.), débat, 4090 et suiv.

SMITH, Ernest D., *Wentworth.*
Convention: entre la France et le Canada, droits maxima et minima, (int.) 186.
Entrepôts frigorifiques: construction, aide, (int.) 249.
Musée Victoria: (sub.) 1558.
Fruits: non empaquetés, combien de jours consacrés à l'inspection pendant la dernière saison? (int.) 3088.
Milice et Défense: fournitures, (mot. pour doc.) 3152.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6) pour la modifier, 2e l., 3465 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3652 et suiv.; comité, 3729.
Aliments: falsification, (int.) 4580.
Budget: exposé budgétaire, débat, 5609 et suiv., 5622 et suiv.
Milice: exercices annuels, (sub.) 5997 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ.) 6486 et suiv.

SMITH, George, *Oxford-nord.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 425.
Ecoles techniques: établissement, (débat sur mot. Guthrie pour comité d'enquête à ce sujet) 2967.

SMITH, Ralph, *Nanaïmo.*
Affaires indiennes: administration, (débat sur observ. Armstrong) 11573 et suiv.
Immigrants: polonais en détresse à Saint-Thomas, Ont., (int.) 589.
Spratte, Hattie: bill (n° 182) pour lui faire droit, 1ère l., 10361; 2e l., comité et 3e l., 10979.
Ouvriers: conflits, application de la loi de 1907, depuis 1er décembre, (mot pour doc.) 628.
Rentes viagères d'Etat: établissement en faveur des vieillards, bill (n° 120), 3e l., 12657 et suiv.

SMITH, Ralph.—*Suite.*
Immigration: moyens à prendre pour restreindre l'immigration orientale, (projet de résol.), débat, 725 et suiv.; (débat sur mot. Borden) 2161; bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6753 et suiv.; immigration japonaise, lois à ce sujet, désavouées? (int.) 6956.
Immigrants: inspection sur les bateaux qui les amènent, (int.) 1342.
Terres fédérales: appointements, (sub.) 10545 et suiv.
Steamers: service; subvention: entre le Canada et l'Australie, (int.) 1342.
Stations navales d'Esquimault et d'Halifax: prise de possession, effectif des garnisons, etc., (int.) 1346.
"Natal Act", C.-A., sanction refusée par lieut.-gouv. Dunsmuir, (int.) 1805; (mot. pour doc.) 2253.
Mines: concessions d'après règlements d'avril 1907, (int.) 2484.
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (débat sur projet de résol. Pringle) 2509.
Milice: exercices annuels, (sub.) 5998
Chemins de fer: bill (n° 187) établissant journée de huit heures pour expéditeurs et télégraphistes sur chemins de fer du Canada, 1ère l., 7167; 2e l., 10486.
Pêcheries: de la Colombie-Anglaise, difficultés survenues entre le gouvt. et la province, projet de règlement, (int.) 7172.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7342 et suiv.
Japonais: projet d'un établissement au Nord-Ouest, (int.) 7542.
Grève aux usines de poêles Buck, à Brantford, (int.) 9456.
Transcontinental: accidents, enquête sur cause de l'accident de Kénora, (int.) 11141.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11942 et suiv.

SPROULE, Thomas S., *Grey-est.*
Arpentages et inspections: (sub.) 11623 et suiv.
Immigrants: indigents, aide, (int.) 448.
Irrigation: bill (n° 10), 2e l., 797; comité, 990 et suiv.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11625 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (débat) 822 et suiv.
Accise: inspecteurs, (sub.) 846 et suiv.
Marine et Pêcheries: personnel, (sub.) 1023 et suiv.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1191 et suiv., 1240 et suoiv.; sur mot. Foster, idem, 1850.
Immigration: abolition des primes, (débat sur projet de résol. Cockshutt) 1352 et suiv.; immigration japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2133 et suiv.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1417, (int.) 1808, (sub.) 2872 et suiv.; achat, payable en trois ans, débat sur mot. Lake) 3026.
Viandes et produits alimentaires: (int.) 1566 établissements, inspection, (mot. pour doc.) 1757.
Assurances: bill (n° 42), 2e l., 1810.
"Nal Act": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1827 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Récoltes : transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2260 et suiv., (observ. sur explic. de M. Pringle au sujet d'un fait personnel) 2393
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) 2325 et suiv.
Intercolonial: ingérence des employés dans la politique municipale, (int.) 2389, 2986.
Fruits: appointements de M. Smith, inspecteur, (int.) 2481, (mot. pour doc.) 2487; marquage des fruits, loi y relative, (observ. Blain) 2852 et suiv .
Terres fédérales: retirées de la vente, depuis 1896, (int.) 2482, (mot. pour doc.) 2896.
Québec: pont, garantie de l'Etat, (int.) 2482.
Caisse des ministres, veuves et orphelins de l'Eglise presbytérienne, bill (n° 23), en comité, 2888.
Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. Northrup pour doc.) 2911 et suiv.
Employés publics: ingérence dans la politique municipale, (observ.) 2993, (*voir* aussi à ce sujet "Intercolonial, lettre 2 J).
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3065 et suiv.
Chambre des communes: (mot. McLean pour modifier règle 38) 3095; feuilleton de la Chambre, défaut de concordance dans les textes anglais et français, (observ.) 7059, 7174.
Bobcaygeon: barrage, (projet de résolution Hughes) 3102 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3129 et suiv.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur projet de résol. Blain) 3188 et suiv., 3208 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3296 et suiv., 3307 et suiv.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub.) 3327.
Marées: observation, (sub.) 3329.
Belleville: compagnie du port, bill (n° 20), en comité, 8953 et suiv.
Bétail: salaires et frais d'inspection, (sub.) 3333 et suiv.
Commerce : impression des relevés, (débat sur observ. Foster) 10200.
Chemin de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3495.
Petit-Rocher: quai, (observ. sur int. Taylor) 10185 et suiv.
Barrières de péage: abolition, (projet de résol. Monk), débat, 3578.
Nepawa: édifice public, (sub.) 8942 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), en comité, 3761 et suiv., 3943 et suiv.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8989 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, en comité, 3775.
Yukon: exploitation des placers, bill (n° 150), 2e l., 8880 et suiv.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans; (projet de résol. Oliver), observ., 3907 et suiv., 3976 et suiv.
Alcool: emploi pour des fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4033 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Banques: revision de la loi des, (projet de résol. Pringle) 4442 et suiv.
Champs de bataille nationaux, achat; bill (n° 111), comité, 4593 et suiv., 4696 et suiv.; 3e l., 4719 et suiv.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), 3e l., 4724 et suiv.
Chemin de fer de l'est de l'île de Vancouver; bill (n° 87), comité, 4733.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, bill (n° 109) à cette fin, comité, 13230 et suiv.
Coopération: bill (n° 5): 2e l., 4746 et suiv.
Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10206 et suiv.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (débat sur projet de résolution Fielding) 4889 et suiv.
Différends industriels: intervention du professeur Short, (int.) 4965.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5239 et suiv.
Orangistes: employés en moins grand nombre que les catholiques au Sénat et à la Chambre des communes, (observ. et explic.) 5260.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5281 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5331.
Employés: au Sénat et à la Chambre des communes, noms, salaires, croyance religieuse, etc., (int.) 5427, (mot. pour doc.) 5720.
Institut des architectes du Canada: institution civile, comité, bill (n° 88), 5613 et suiv.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5653 et suiv.
Immigrants: des agents ont-ils reçu ordre d'accepter tous les immigrants, sauf ceux de la pire classe ? (int.) 5733.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5878 et suiv., distribution aux députés, (débat sur int. Borden) 6167 et suiv.; enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden) 7762.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 6026 et suiv.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6132 et suiv.
Voies et moyens: comité, 6219, 6232.
Chevaux et bêtes à cornes importés des Etats-Unis comme étant de pur sang, mais qui ne le sont pas, le Gouvt. a-t-il l'intention de mettre fin à cette fraude ? (int.) 6272.
Steamers: service entre Canada et France: bill (n° 145) à cette fin, comité, 6707 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, comité, 6737 et suiv.
Tabac : remaniement des droits, bill (n° 143), comité, 6787 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6898 et suiv.
Chemins de fer, aide, 13953 et suiv.
Selkirk: édifice public, (sub.) 8951 et suiv.
Winnipeg: nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 8968 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Traité avec les Etats-Unis, concernant la frontière et les pêcheries, signature, (int.) 6945, 7058.
Elections: ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6962 et suiv.
Porcs: abattage, (débat sur observ. Blain) 13753.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7076 et suiv.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger l'ancienne loi y relative, comité 7197. et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: bill (n° 149), en comité, 7221 et suiv; 3e l., 7565 et suiv.
Inspection et vente: bill (n° 148) pour modifier la loi y relative, en comité, 7227 et suiv.
Bassins de radoub: construction, encouragement, bill (n° 119), en comité, 7240 et suiv.
Mackenzie, Wm.: fonctions, (int.) 7320.
Saint-Jean, P.Q.: écuries pour la cavalerie, (sub.) 7799 et suiv.
Tracadie: lazaret, (sub.), discussion sur construction d'édifices publics, 7537 et suiv.
Pêche: dans la rivière Matane, est-ce aux autorités provinciales ou fédérales qu'appartient le droit d'accorder des permis, etc., (int.) 7805.
Doukhobors: en détresse à Yorkton, (débat sur int. Lake) 8002.
Collège presbytérien d'Halifax: bill (n° 154), en comité, 8032.
Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edouard: bill (n° 20), comité, 8034 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: institution civile, bill (n° 153), comité, 8041; 8963 et suiv. 9499.
Belleville: salle d'armes, (sub.) 8042.
Hamilton: salle d'exercices, (sub.) 8058.
Documents publics: garde des, (débat sur observ. Blain) 8141 et suiv.
Sir Charles Fitzpatrick: délégué à la conférence de La Haye ? (int.) 8687.
Emerson: édifice public, (sub.) 8936.
Compagnie des lignes d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 151), comité, 9157 et suiv., 9912 et suiv.
Election de Stanstead: destruction de certaines pièces du dossier, (débat sur observ. Borden) 9266.
Débats: compte rendu officiel, distribution d'un plus grand nombre d'exemplaires, (débat sur. observ. Bergeron) 9566 et suiv.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence, (débat sur observ. Foster) 9599.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10086 et suiv.; 10116 et suiv.; moralité, accusations de M. Pringle, (int.) 11212.
Traité anglo-américain: (motion pour doc.) 10603.
Intercolonial: (sub.) 10629 et suiv.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10785 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: frais des causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.) 10870 et suiv.
Compagnie de colonisation et de terrains de la rivière de la Paix: (observ. Hughes), débat, 10915 et suiv.
Bibliothèque du Parlement: (sub.) 11012.
Expositions: (sub.) 11121 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11224.
Immigration: chinoise, bill (n° 184) pour modifier loi, comité, 11275 et suiv.
Billets fédéraux,: émission, bill (n° 159), comité, 11325 et suiv.
Terres détenues en vertu du système Torrens: fonds, (observ. sur demande de renseignements par M. Foster) 11454.
Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, comité, 11471 et suiv.
Edifices publics: loyers, (sub.) 11522 et suiv.
Ciment: (sub.) 11811 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11934 et suiv., comité, 12116 et suiv.; 12129 et suiv.; 12226 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), comité, 12041 et suiv., 12097 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12214.
Rentes viagères d'Etat: en faveur des vieillards, bill (n° 120), 3e l., 12658.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13203 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13909 et suiv.
Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14149 et suiv.

STANFIELD, John, *Colchester.*
Arpentages, (sub.), 10467 et suiv.
Dragage: à Tatamagouche, (int.) 12289.
Hunter, Henry C.: emploi, (int.) 1345.
Manitoba: extension des frontières, (observ.) 13458.
Intercolonial: retard d'un convoi à Tatamagouche, (int.) 1345; atelier de locomotives à Truro, (int.) 2008; inégalité d'appointements des commis et facteurs, (int.) 3087; embranchements, d'Oxford à Pictou, de Pictou à l'usine Copper Crown, de Moncton à Pictou, (int.) 11258, 11259-11260; gare de Pictou, trottoir, (int.) 11318; traverses, livraison, (int.) 12655.
Pictou: bureau de poste, construction, (int.) 11027.
Canso: nomination d'un successeur au Dr Brine comme officier de santé du port, (int.) 1802.
Port-South-Bar (Cap-Breton): navires y ayant fait escale, de 1905 à 1907, douanier, (int.) 9715.
Steamer *Montcalm*: (sub.) 1978.
Port-Mulgrove, N.-E.: quais, sont-ils propriété de l'Etat ? (int.) 9718.
Westport, N.-E.: nouveau sifflet à vapeur, installation, (int.) 9718.
Dépêches: transport dans le comté de Colchester, (int.) 3087, 3346; échanges entre le Canada et les autres pays, quantité, (int.) 13290.
Intercolonial, (suite): (sub.), agrandissements à Truro, 12848; améliorations à Amherst, 12851.
Chemins de fer, projetés: entre Truro et autres points, explorations, (int.) 3087.
Louisbourg: entrepôt frigorifique, coût, garde, etc., (int.) 4583.
"Midland Times," de Truro, paiements à lui faits, (int.) 3349.
Hunter, Henry C.: employé, participation à une élection, (int.) 3351.
Steamers de l'Etat: noms des capitaines et matelots, (mot. pour doc.) 3356.

STANFIELD, John.—*Suite.*

Douanes: inspecteur en chef, fonctions, (int.) 3551.
Remorqueur *D. H. Thomos* : subventionné par le Gouvt., (int.) 8572.
Truro: salle d'armes, améliorations, (int.) 3556.
Général: grade de, combien d'officiers de la force permanente en Canada l'ont reçu ? (int.) 5301.
Cabotage: dans les eaux canadiennes, par navires norvégiens construits en territoire anglais, est-il permis? (int.) 6521.
Elections: ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6964 et suiv.
Intercolonial (suite): la situation des employés a-t-elle été modifiée quand l'embranchement de Pictou a été rattaché à la section Sydney-Oxford ? (int.) 13417.

STAPLES, William D., *Macdonald.*

Arpentages: (sub.) 10468 et suiv.
Céréales: commission des, rapport, (int.) 188, 632.
Terres fédéales: appointements, (sub.) 10585 et suiv.; bill (n° 181), 2e l., 11737 et suiv.; comité, 12110 et suiv.
Poteaux de clôture: coupe, pétition demandant l'abolition de l'honoraire, (int.) 10750.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 401.
Immigration: agents, (sub.) 10352 et suiv.
Rivière Rouge: snag-boat, dépenses, (int.) 590, 924.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13231 et suiv.
Recensement et statistique: (sub.) 13529.
Wood, David, emploi, (int.) 590.
Expositions: (sub.) 13538 et suiv.
Grains: du Manitoba: bill (n° 188), comité, 13191 et suiv.; 13875 et suiv.; inspection et vente des grains, bill (n° 203), comité, 13704, 13880 et suiv.
Affaires indiennes: (sub.) 657.
Expositions: (sub.) 11131 et suiv.
Winnipegosis: dragage du chenal, (sub.) 12750.
Réserve indienne du lac du Cygne: acquisition, (int.) 719.
Hôpitaux de Saint-Boniface et de Winnipeg: (sub.) 10458.
Immigrants: à Teulon, soin, (int.) 924.
Immigration: agents, (sub.) 10425 et suiv., 10453 et suiv.
Indiens. (sub.) 13370 et suiv.
Graines : de semence, distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1412, (sub.) 2869 et suiv., 13538.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10030.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2786 et suiv.
Bétail: canadien pur-sang, droit de 100 sur exportation aux Etats-Unis, (sur observ. Henderson) 2867.
Ciment: fourniture par A. E. Walberg, (int.) 3344.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13455.
Walberg, E. A.: entreprises à lui adjugées, (int.) 3995.

STAPLES, William D.—*Suite.*

Smith, O. B., de Winnipeg, emploi, (int.) 4965.
Pénitenciers: (sub.) 5773 et suiv.
Cuivre: importation, de 1905 à 1907, (int.) 6517.
Emerson: édifice public, (sub.) 8934 et suiv. et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6676
Immigration: dépôt d'East-Selkirk, (int.) 6701.
Neepawa: édifice public, (sub.) 8940 et suiv.
Selkirk: édifice public, (sub.) 8949 et suiv.
Lac Playgreen: bail, les dépenses prévues par les locataires n'ont pas été faites, (int.) 6701.
Steamer *Lady-of-the-Lake* : quels hommes d'équipage touchent un salaire pendant l'hiver ? (int.) 6702.

STEWART, Robert, *Ottawa.*

Chemin de fer British Yukon: compagnie du, bill (n° 21), 1ère l., 449; 2e l., 668; comité et 3e l., 3759-60.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12674.
Canal de Montréal-Ottawa et baie Georgienne: bill (n° 47), 1ère l., 923; 2e l., 1103; comité, 3760, 3763, 3943, 4397; 3e l., 4398.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5342.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11917 et suiv.; comité, 12148 et suiv., 12800.
Voies et moyens: comité, 6212.
Combustible: valeur combustible des houilles et tourbes, recherches, (sub.) 14255.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7136 et suiv.
Compagnie dit "General Chemical Company" : brevets, bill (n° 174), 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.
Cameron, Catherine Ann: bill (n° 175) pour lui faire droit, 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.
Paulding, Ada Katwrah Stewart: bill (n° 176) pour lui faire droit, 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.
Alexander, Mary: bill (n° 177) pour lui faire droit, 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.

SUTHERLAND, hon. Robert Franklin, (Orateur), *Essex-nord.*

Messages de Son Excellence: ouverture de la session, 1; convention entre la France et le Canada, 6; commission d'économie interne, 8.
Elections: contestées, certificats reçus, 1; élection partielle, (York-centre) 1058 ; (Nicolet) 1335; (Huron-sud et Stanstead) 2632.
Vacances: de sièges, 1; 592, 922.
Députés: nouveaux, 3, 705, 923 ; présentés, 705, 923, 1481, 2632, 2885.
Discours du trône: 3.
Débats: comité, 4e rapp., (débat sur mot. Monk pour le faire annuler), déc., 10733.
Discours du trône : adresse en réponse, (mot), débat, (déc. sur discours Clements) 209.
Emprunts temporaires: total, (déc. sur int. Monk) 247 et suiv.

SUTHERLAND, hon. Robert Franklin.—*Suite.*
Gananoque: service postal, (int. Taylor) 592.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 3) 2e l., (déc.) 600 et suiv.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (décision sur amend. Borker à mot. Dubeau) 957.
Immigration: abolition des primes, (débat sur mot. Cockshutt), déc., 1352 et suiv., 1399.
Comptes publics: comité des, dépôt des pièces originales, (déc. sur int. Bennett) 1483; appel de ses décisions, débat sur mot. Blain) 3196 et suiv., 3227, 3238.
Grande route de l'Etat: mal entretenue, (déc. sur observ. Talbot) 1808.
Manitoba: extension des frontières, débat sur projet de résolution Laurier, (déc.) 13481.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) déc. 2338 et suiv.
Documents: parlementaires, dépôt des originaux, (déc. sur int. Bennett) 2390; détention par les députés, (observ. Bennett), déc., 4862.
Récoltes: transport, aide, explic. de M. Pringle sur fait personnel, (déc.) 2392.
Dragage: dans la baie de Matchedash, explic. Bennett (déc.) 2469.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) déc., 2792.
Fruits: marquage, loi y relative, (débat sur observ. Blain) déc., 2864.
Chambre des communes: trop courtes séances, les mercredis, (déc. sur observ. Maclean) 2886.
Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. Northrup pour doc.), déc., 2909 et suiv.
Sanction royale: 3080, 3103, 5352, 5353, 6437, 6833, 11178.
Grains de semence: distribution dans l'Ouest emploi de M. Leech à cette fin, (déc. sur int. Roche) 3151.
Postes: arrangements avec les Etats-Unis, (débat sur explic. Lemieux) déc., 3275.
Marine et Pêcheries: ministère, administration défectueuse, (débat sur observ. Foster et autres, (déc. sur emploi du mot (" tripotage ") 4357.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin; (dec. sur mot. Laurier pour 3e l.) 4717 et suiv.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), 3e l., (déc.) 4713.
Terres fédérales: bill (n° 181), comité, (déc.) 13017 et suiv.
Belleville: inondations, (déc. sur observ. Clements) 4945.
Indiens: vente de leurs terres, insinuations de M. Boyce, télégramme de M. Sifton, explication par M. Boyce, déc.) 14215.
Messages de Son Excellence: budget supplémentaire, 5352, 13133.
Terres fédérales: bill (n° 118), amend. Lake, 12576, rejeté, 12577.
Congrès interparlementaire de la paix, réunion à Ottawa en 1909, lettre du Sénat, (lecture) 14264.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (déc.) 5876; bill (n° 189), 2e l., déc., 11931; comité, 12229 et suiv.

SUTHERLAND, hon. Robert Franklin.—*Suite*
Chambre des communes: employés, augmentation d'appointements, (déclaration) 14245 et suiv.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, projet de résol. Foster, (déc.) 6095 et suiv.
Québec: tricentenaire, réunion des membres du Sénat et de la Chambre des communes, pour délibérer sur mesures à prendre au sujet de la célébration du tricentenaire, (avis) 6336.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) déc., 7069 et suiv., 7133 et suiv., 7257.
Viandes et conserves: bill (n° 149) déc., 7563 et suiv.
Postes: lenteur des services, (déc. sur observ. Armstrong) 7632.
Documents publics: garde des, (débat sur observ. Blain) déc., 8143 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8325 et suiv., 12306 et suiv., 13913.
Ministre de la Marine et des Pêcheries: projet de résolution contre lui, tous les députés conservateurs sont sortis de la Chambre pour ne pas voter, article du "Soleil", (observ. Bergeron et Lavergne), déc., 8372 et suiv.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique: bill (n° 151), en comité, (déc.) 8522.
Hunter, M., sous-ministre des Travaux publics: paroles blessantes à l'adresse des Canadiens-français, (question de privilège par M. Robitaille, décision) 8861.
Langue française: pétition en faveur de l'usage de la langue française, lecture et observ. par M. A. Lavergne, (déc.) 9305 et suiv.
Rapports: adoption, procédure y relative, (déc. sur observ Borden) 9317 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national : transport de ses approvisionnements par des voies américaines, (déc. sur observ. Armstrong) 9455.
Grève aux usines de poèles Buck, (déc. sur int. R. Smith) 9456.
Tabac: bill (n° 173) amend. du Sénat, (déc. sur mot. Miller pour renvoyer ces amendements) 13701.
Lavergne, Armand, député de Montmagny: (démission) 9707.
Petit-Rocher: quai, (int. Taylor), déc. 10180.
Paiement des employés de l'Etat: (débat sur observ. Fowler) déc., 10502 et suiv.
Sénat et Chambre des communes: appointements et dépenses casuelles, (sub.) 10997-98 et suiv., 11010-11011.
Chambres mises à la disposition des députés: insuffisance, (observ. McLean) 10999 et suiv.
Sergent-d'armes, prévisions, (sub.) 11012.
Bibliothèque du Parlement, (sub.) 11012 et suiv.
Greffier de la couronne en chancellerie: dépenses casuelles, (sub.) 11016.
Coupes de bois: concessions, mensonges de M. Foster, (déc. sur explication Turriff) 11867 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), comité, (explic.) 12115.
Prorogation, 14264, 14271.

TALBOT, Onésiphore Ernest, *Bellechasse.*
Chemin de fer d'Alberta-Nord-Ouest: institution civile, bill (n° 44) 1ère l., 923; 2e l., 1102; comité et 3e l., 2434.
Collège militaire: punition d'un cadet, (débat sur observ. Hughes) 1062 et suiv.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 40.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1134 et suiv.
Chemin de fer Québec-Central: correspondance de ses trains avec ceux d'Halifax, (observ. sur int. Morin) 1494.
Elections fédérales, bill (n° 80) pour modifier la loi des, 1ère l., 1743.
Grande route de l'Etat : mal entretenue, (observ.) 1808.
Steamer "Montcalm": 1971 et suiv., 1995 et suiv.
Terrains houillers: 75 demandes faites par M. Talbot, article du "Citizen", (explication), 3711.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat) 4207 et suiv., 4380; appel au fanatisme de race, article du "Citizen", (explication) 4389.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5234 et suiv.
Employés: au Sénat et à la Chambre des communes; noms, salaires, nationalités, croyances, etc., (observ. sur mot. Sproule pour doc.) 5720 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6473 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier, rép. à observ. Roche) 13453.
Caron, Arthur, et Théberge, Hubert: emploi, (int.) 11027.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique : aide, 13932.
Chemin de fer transcontinental-national: accidents, moyens à prendre pour les éviter, (int.) 7173.
Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, 13024.
Edifices publics : (observ. sur l'à-propos d'en construire, gare de Saint-Michel de Bellechasse) 7536.
Lévis: édifice public, (sub.), débat, 7651; rien de voté pour cette ville, (protestation) 11448 et suiv.
Montréal: hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 7772 et suiv.
Traité franco-canadien: retard du Sénat français à le ratifier, le gouvt. canadien demandera-t-il au gouvt. impérial de dénoncer l'ancien traité? (int.) 13293.
Service civil: commission du, (débat sur observ. Borden concernant son rapport) 7959 et suiv.
Documents publics: garde des, (débat sur observ. Blain) 8130 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: bureau du contrôleur, traitement du personnel et dépenses casuelles, (sub.), 9280; pensions pour services lors du soulèvement de 1885, (sub.) 9289; indemnités pour blessures, (sub.) 9289.
Langue française: pétition en faveur de l'usage de la langue française, (débat sur observ. Lavergne) 9306 et suiv.
Brochures: biographie de sir Wilfrid Laurier, reproduction du "Messenger", de

TALBOT, Onésiphore Ernest.—*Suite.*
New-York, et discours de M. Sproule aux orangistes, à Mount-Forest, distribution dans le pays, (observ.) 10852 et suiv.
Expositions: (sub.), 11094 et suiv.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11434 et suiv.
Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat) 13108 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13624, 13910.
Québec: pont, rapport de la commission, renvoyé à un comité spécial; rapport de ce comité, déposé, (débat) 14038 et suiv.

TAYLOR, George, *Leeds.*
Chemin de fer de Brockville à Ottawa, meilleure correspondance à établir entre convois, (observ.) débat, 194 et suiv., 451, (int.) 1486.
Comptes de l'Etat: en souffrance, (int.) 367.
Steamers *Hurona* et *Mongolian*: abordage, (int.) 373.
Gananoque: service postal, (int.) 592.
Chambre des communes: heure de clôture des séances, (débat sur projet de résol. Wright) 616 et suiv.
Impressions et papeterie: (sub.) 635.
Intérieur: (sub.) 645.
Forbes, hon. juge: nomination, (mot. pour doc.) 933, 1930, (int.) 2478; situation professionnelle et caractère de l'h. juge, (int.) 3992.
Marine et Pêcheries: personnel, (sub.) 1016 suiv.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1081, 1103.
Petit-Rocher: brise-lames, (mot. pour doc.) 1347, 5980; 7446 et suiv., 10180.
Immigration: abolition des primes, (débat sur mot. Cockshutt) 1399.
Menzies, J. M. et col. Mathewson: emploi, (int.) 1404.
Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1421; achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3023 et suiv.
Monnaie Royale: (sub.) 1508.
Extincteurs: pour édifices de l'Etat, achat, (int.) 1572, (mot. pour doc.) 1757.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2274 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) 2329.
Magee, hon. juge: causes entendues en 1905 et pas encore jugées, (int.) 2686.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2757 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: brise-lames, (mot. pour doc.) 2836.
Institutrices volontaires: services au Sud-africain, récompense, (int.) 2891.
Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3119.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3233 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3260.
Bate, H. N., et Cie.: paiements faits à cette maison, (int.) 3348.
Edwards, W. C. et Cie.: paiements faits à cette maison, (int.) 3349.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3508.

TAYLOR, George.—*Suite.*
Fusil Ross: baïonnettes, adaptation, etc. ? (int.) 3611.
Brise-glace *Montcalm*: coût, etc., (int.) 8837.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), en comité, 3768 et suiv.
Gananoque: gardien du phare, (int.) 8778.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3930 et suiv.
"Gazette", de Montréal: achat et démolition de son édifice, (int.) 4055.
Obstruction : (débat sur observ. Owen) 10393 et suiv.
Vanasse, Fabien: historiographe à bord de l'*Arctic*, débat, 4173 et suiv.
Champs de bataille nationaux; achat: bill (n° 111) à cette fin, 4567, 4704 et suiv.
Reinhardt, Paul: emploi, (int.) 10797.
Lac Saint-Pierre: fûts permanents, (sub.) 4951.
Phares: salaires et allocations des gardiens, (sub.) 4955.
Brantford: édifice pubic, (sub.) 7826 et suiv.
Drysdale, hon. juge: nomination, (int.) 4968.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5344.
Chemin de fer transcontinental-national : coût de la division de l'Est, (int.) 5485.
Expositions: (sub.) 11084 et suiv.
Pénitenciers: (sub.) 5755 et suiv., 5774 et et suiv.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11425 et suiv.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5875 et suiv., distribution aux députés, (débat sur int. Borden) 6175; bill (n° 189), 2e l., 11935 et suiv.; comité, 12139 et suiv.
Canal Welland: jetées, (sub.) 5926 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: voilation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10004 et suiv.
Immigration: dépenses générales, (sub.), observ., 6009 et suiv.
Séances du matin: (débat sur mot. Laurier) 9950 et suiv.
Steamers et brise-glace de l'Etat : (sub.) 6025 et suiv.
Fusils Ross: nombre en usage, (int.) 6047.
Voies et moyens: comité, 6210, 6231.
Chemin de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.E. et de l'Intercolonial par le Chemin de fer Interprovincial: (débat sur projet de résol. Hughes) 6552 et suiv.
Dragage: adjudications (débat sur int. Bennett) 7072 et suiv., 7117 et suiv.; adjudications de dragage et coupes de bois, (observ.), débat, 7439 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7843 et suiv.
Recettes: des douanes et de l'accise, du 1er au 15 juin, 1907 et 1908, (int.) 11319.
Extincteurs à incendie: fourniture à l'Etat. (observ.), débat, 8002 et suiv.; documents publics, à ce sujet, garde des documents publics en général, (débat sur observ. Blain) 8133 et suiv.
Rapports: adoption, procédure y relative, (débat sur observ. Borden) 9321.
Préjugés: appels aux préjugés par le ministre de la Marine et des Pêcheries dans la province de Québec, (observ.) 10606 et suiv.

TAYLOR, George.—*Suite.*
Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, 2e l., 11457 et suiv.
Cavalerie Strathcona: casernes, (sub.), 11517.
Edifices publics: loyers, (sub.) 11526 et suiv.; à Ottawa, (sub.) 11551.
Compagnie des signaux de brume: paiements à elle faits, (int.) 12074.
Compagnie de carbure d'Ottawa, et Ths. L Wilson: paiements à eux faits, (int.) 12074.
Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14146 et suiv.

TELFORD, Wm Patteson, *Grey-nord.*
Chemin de fer d'Owen-Sound à Meaford: bill (n° 83) 1ère l., 1798; 2e l., 2142; comité et 3e l., 4408.
Intercolonial: prolongement vers les Grands lacs, (débat sur projet de résol. Emmerson) 2547.
Election: dans le comté de Grey: maculation des bulletins par le régistrateur, (dénégation) 11866.
Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5319.
Tabac: 435 résolutions contre l'usage du tabac par les jeunes gens, (observ.) 11865.

TEMPLEMAN, hon. William, *ville de Victoria, C.-A.*
Baleine: pêche dans la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. McLean) 10757 et suiv.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (int. Dubeau) 186, (débat sur mot. Dubeau) 955; amendes imposées aux fabricants, (int. A. A. Maclean) 379; droits d'accise, modification, (int. Monk) 588; timbres, (sub.) 847; remaniements des droits sur le tabac, (projet de résolution), débat 6397 et suiv.; bill (n° 143) à ce sujet, 1ère l., 6421; 2e l. et comité, 6770; 3e l., 6824; timbres noirs sur cigares en entrepôt, (int. Dubeau) 13013; droits perçus sur le tabac en 1908, (int. Henderson) 1372.
Saccharine: prescription d'un étalon, (int.) Macdonell) 366.
Commission géologique: yacht à Moose-Factory, usage, (int. Armstrong) 11790; service de la commission, (sub.) 12878.
Remèdes brevetés: bill à ce sujet, (int. Bergeron) 371, 631, 2688; (projet de résolution) 5171, 6500; bill (n° 146) à ce sujet, 1ère l., 6502; 2e l., 11063, 11213; comité, 13259; 3e l., 13264.
Force motrice: permis accordés pour exportation, (int. Foster) 376.
Immigration: chinoise, bill (n° 184), modification de la loi, comité, 11277 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: ministère, (sub.) 669; perception du rev. de l'int. à Port-Hope, (int. Ward) 928; violation des lois du revenu de l'Intérieur, (débat sur observ. McLean) 9977.
Mines: ministère, (sub.) 669.
Musée Victoria: spécimens, (sub.) 12878.
Plomb: primes, bill (n° 191), 2e l., 11797 et suiv.
Forages: pour trouver gaz, houille et petrole, (sub.) 13724.
Accise: inspecteurs, (sub.) 845; allocation provisoire à chaque préposé ne touchant pas plus de $1,000 de salaire, (sub.) 848.

TEMPLEMAN, hon. William.—*Suite.*
Expositions, (sub.): 11096 et suiv.
Douanes: perception des droits, (sub.) 848.
Combustible: valeur combustible des houilles et tourbes, recherches, (sub.) 14252.
Alcool: méthylique: fourni aux fabricants, (sub.) 851; emploi de l'alcool pour des fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4018.
Tourbières: exploitation, (int. Desjardins) 1168.
Marcoun, Frank: réclamation, (int. Clements) 1168.
Bateaux-posseurs: de Détroit à Belle-Isle et Windsor, compagnie, renouvellement de ses privilèges, (int. Clements) 2012.
Distillerie Corby: déficit, (int. Robitaille) 13034.
Distillerie Gooderham & Worts, déficit, (int. Robitaille) 13035.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3301 et suiv.
Ecoles polytechniques: emploi de leurs élèves dans les travaux de l'Etat, (débat sur projet de résol. Monk) 3410 et suiv.
Chutes Niagara: rapport de M. Spencer, coût, (int. Boyce) 6330.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, (débat) 9681.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ. sur projet de résol. Brodeur) 6499.
Sirop et sucre d'érable: falsification, (int. Boyer) 6953.
Victoria: édifice pour les immigrants, (sub.), (observ.), 11406 et suiv.
Essais: bureau à Vancouver, (sub.) 14257.
Commission des études géologiques: appointements et dépenses, (sub.) 14258.

THOMPSON, Alfred, *Yukon.*
Arpentage: des terres publiques, bill (n° 9); comité, 787.
Yukon: taux de transport, (int.) 927; moralité au Yukon, (mot. pour doc.) 1574; service postal, plaintes, (int.) 2102; combien paie le gouvt. pour transmission de deniers provenant du Yukon? (int.) 3086; dépêches non transmissibles pendant la froide saison, (int.) 5354.
Tinnie, O. S., employé au bureau du commissaire de l'or, à Dawson, enquête à son sujet, (mot. pour doc.) 1574, 4489.
Traités : impériaux, situation du Canada à ce sujet, (int.) 2011; droit du Canada de conclure traités, (avis de motion) 3283.
Monnaie royale: frappe des pièces d'or, à quand? et valeur de ces pièces? (int.) 2686.
Phoques : chasse dans l'Océan Pacifique, (débat sur observ. Sloan) 4112 et suiv.
Banques: revision de la loi des, (observ.) 4451.
Budget: exposé budgétaire, débat 5640 et suiv.

TISDALE, hon. David, *Norfolk.*
Collège militaire: punition d'un cadet, (débat sur observ. Hughes) 1068 et suiv.
Caisse des ministres, veuves et orphelins de l'Eglise presbytérienne, bill (n° 23), en comité, 2888.
Chemin de fer transcontinental national: accidents, prévention, (observ.) 6973 et suiv.

TISDALE, hon. David.—*Suite.*
Compagnie d'assurance "Crown", sur la vie, bill (n° 180), en comité, 10438; 3e l., 10439.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13437 et suiv.

TOBIN, Edmund William, *Richmond et Wolfe.*
Bois à pulpe: exportation, (débat sur projet de résol. Lewis) 5026 et suiv.

TURGEON, Onésiphore, *Gloucester.*
Pêcheries: création d'un comité permanent, (débat sur projet de résol. Sinclair) 1797.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5127 et suiv.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 134), 1ère l., 5899; 2e l., 6022; comité et 3e l., 6473.
Petit-Rocher: travaux, (débat sur observ. Taylor) 7449; prolongement de l'Intercolonial jusqu'au quai, (sub.), (débat), 13402.
Provinces maritimes : représentation au Parlement, (débat sur observ. Daniel) 10266.
Caraquet: quai, (sub.) 12272.
Tracadie: chenal et phares, travaux de protection, (sub.) 14023.

TURCOTTE, Gustave, *Nicolet.*
Nicolet: comté, crédits votés pour ce comté, de 1878 à 1896, et de 1896 à 1908? (int.) 13419.

TURRIFF, John G., *Assiniboïa-est.*
Chemins de fer: bill (n° 4) pour modifier loi des, 1ère l., 95; 2e l., 3528, 3530, 3538.
Chemin de fer d'Edmonton-Yukon-Pacifique: bill (n° 68), 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité, 4407, 4733, 4766; 3e l., 4769.
Affaire Brown: M. Turriff, pauvre devenu riche à la faveur de cette affaire, paroles de l'h. député de Grenville, (explic.) 1999.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11343 et suiv.
Chemin de fer Sud-Ontario-Pacifique: bill (n° 16), 3e l., 2002.
Cavalerie Strathcona: casernes, (sub.) 11516 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13241 et suiv.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, (débat sur observ. Lake) 2375 et suiv.; aliénation par le gouvt. Mackenzie, (int. Foster) 2473; concessions de coupes, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2571; coupe n° 1048, achat, soumissions, article du "News", (explic.) 5292; méthode de concession des coupes de bois, article du "News", d'Halifax, (débat) 9106, 9192 et suiv.; fausses déclarations de M. Foster (explications) 11867.
Grains de semence: pour le Nord-Ouest, achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3015 et suiv.; grains du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13206 et suiv.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8999.
Indiens: vente de leurs terres, (débat sur observ. Boyce) 13794.

TURRIFF, John G.—*Suite.*
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3478, 3483; bill (n° 4), idem, 1ère l., 95; 2e l., 3528.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3911 et suiv., 3941 et suiv., 3981.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6670 et suiv.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7381 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 118), 2e l., 11742 et suiv.; comité, 11990 et suiv.; 12113 et suiv., 12548 et suiv.
Service civil: (n° 189), 2e l., 1925 et suiv

VERVILLE, Alphonse, *Maisonneuve.*
Forçats: travail, adjudication, (int.) 251.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (débat) 833.
Immigration: bureau central à Londres, (int.) 2636; agents en Italie, (int.) 4774; (débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration) 7139 et suiv., 7362.
Travail: journée de travail dans entreprises publiques: bill (n° 97), 1ère l., 3267.
Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3619.
Coopération: bill (n° 5), 2e l., 4751 et suiv.
Bureaux de poste: construits depuis 1904, (int.) 4961.
Dragage: salaires courants, mesures à prendre pour en garantir le paiement, (int.) 7546.
Montréal: grève à l'hôtel des postes: ouvriers insuffisamment rétribués par l'entrepreneur P. Lyall, (int.) 9013.

WALSH, Joseph C., *Sainte-Anne, Montréal.*
Institut des architectes du Canada: institution civile, bill (n° 88), 1ère l., 2297; 2e l., 2474; comité, 5613, 6046, 6222; 3e l., 6224.
Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3619.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3668.

WALSH, Robert Nelson, *Huntingdon.*
Frontière: bâtiments construits sur la frontière, (int.) 372.
Gaudette, Victor, avocat: services, (int.) 1166.
Chemin de fer Edmonto-Yukon-Pacifique : aide, 13938 et suiv.
Desaulniers, Gonzalve, avocat: services, traduction, etc., (int.) 1167, 1342.
Elevage: industrie, aide, (sub.) 13546.
Canal: dans le comté de Huntingdon, (mot. pour doc.) 1757.
Canal de Beauharnois: a-t-il été cédé à la compagnie Robert? (int.) 8839.
Brockville: entrepôt frigorifique, cession, (int.) 3348.
Déchêne, M., de Valleyfield: emploi, (int.) 8839.
Port Saint-François: hangar à marchandises, construction, (int.) 3550.
Québec: pont, rapport de la commission, renvoyé à un comité spécial; rapport de ce comité, déposé, (débat) 14055 et suiv.
Beurre: exportations et importations, (int.) 3552.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5140.

WALSH, Robert Nelson.—*Suite.*
Tuberculine: application et résultat, (int.) 9714.
Sainte-Barbe: inondation, (int.) 7321.

WARD, Henry Alfred, *Durham.*
Cobourg: port, dragage, (int.) 375.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8929.
Revenu de l'Intérieur: perception à Port-Hope, (int.) 928 .
Québec: fêtes du tricentenaire, participation de la milice, (débat sur observ. Macdonell) 9278.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 997.
Blunden, Frederick: incarcération, (observ.) 13550.
Collège militaire: punition d'un cadet, débat sur observ. Hughes) 1066 et suiv.; (sub.) 12763.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen), 2746 et suiv.
Blunden, Frederick: (mot. pour documents relatifs à son procès et à sa condamnation) 3594.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3983.

WATSON, Robert James, *Parry-Sound.*
Canal de la baie Georgienne: projet, (débat sur mot. McCool pour doc.) 2058.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13574 et suiv.

WHITE, Gerald V., *Renfrew-nord.*
Canal de la baie Georgienne: études, rapport, (int.) 254; 12420, débat sur mot. McCool pour doc.) 2045 et suiv.
Petewawa: quai, soumission, (int.) 710.
Coupes de bois: documents relatifs à certaines coupes de bois, (mot. pour doc.) 881, 3090.
Chemin de fer transcontinental: fournitures, (int.) 1166.
Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.) 3075, capitaine Donnelly, 3075.
Petewawa: quai, (sub.) 12743.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11436 et suiv.
Stevenson, A. W.: paiements à lui faits, (int.) 3347.
Milice: exercices anuels, (sub.) 5999 et suiv.
McInnis, W. B.: ex-commissaire du Yukon, (mot. pour doc. en 1907, doc. pas encore déposé), (observ.) 6336.

WILMOT, Robert D., *Sunbury et Queen.*
Immigration: nomination d'agents au Nouveau-Brunswick, (int.) 874.
Bestiaux: dénombrement au Nouv.-Bruns., (int.) 1568.
Mill-Settlement (ouest): établissement d'un bureau de poste, (mot. pour doc.) 3089.

WILSON, Uriah, *Lennox et Addington.*
Immigration: combien d'agents envoyés en Angleterre en 1907? (int.) 188; agents, rapports à leur sujet, (int.) 1153; agents dans le Royaume-Uni, (int.) 2253; (mot. pour doc.) 2487; (mot. pour doc. au sujet de chaque pays qui nous envoie des immigrants), etc., 2254; agents dans l'Ontario, (observ. Clements) 3290; abolition des primes, (débat sur mot, Cockshutt) 3416 et suiv.

WILSON, Uriah.—*Suite.*

Commerce: ministère, (sub.) 672 et suiv.
Plomb: primes, bill (n° 191), 2e l., 11799 et suiv.
Chemins de fer: aide, 13954 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (débat) 836.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11921 et suiv.
Ministres: frais de voyage, (int.) 2251.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13927, 13946 et suiv.
Bowell, sir Mackenzie: frais de voyage en Australie, (int.) 2301.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), en comité, 3763 et suiv.
Immigration: agents, nombre, noms, résidence, commision, etc., (int.) 3997; bill (n° 135) pour modifier la loi, comité, 6737 et suiv.
Champ de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4685 et suiv.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5226.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6358.
Winnipeg: nouveau bâtiment des immigrants, (sub.) 8975.
Chemin de fer de l'ouest d'Alberta: bill (n° 125), en comité, 6468.
Postes: surnuméraires, inspection des chaussures des facteurs, (sub.) 9300.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12529 et suiv.

WORTHINGTON, Arthur Norreys, *Sherbrooke.*

Salles d'exercice: combien construites depuis 1896? (int.) 185.
Fusil Ross: compagnie du, négociations pour la vente ou le transport de son contrat, (int.) 186; fabrique, fonctionnaires publics y employés, (int.) 381; modèle scellé du fusil Ross, disparu et retrouvé, (int.) 3351; distribution des fusils Ross, (int.) 3352; combien de fusils Ross signalés par les commandants comme inutilisables? (int.) 3993.
Milice: promotions, (int.) 367; munitions de guerre, achat, par quel agent? (int.) 371; arriéré d'allocations dû à la milice, (int.) 8839.
Fusil Sutherland: hausses, combien achetées, (int.) 591; marché à ce sujet, (int.) 5484, 6959.
Fusils: achat de fusils autres que le fusil Ross, (int.) 1169.
Eastman: accident de fusil, (int.) 1172.
Pont de Québec: matériaux de construction, à qui appartiennent-ils? (int.) 1343.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10025 et suiv.
Woman's Auxiliary to the Missionary Society of the Church of England: compagnie, bill (n° 75), 1ère l., 1648; 2e l., 2002; comité et 3e l., 2890.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène : (débat sur projet de résol. Black) 2676 et suiv.
Postes: arrangements postaux avec les Etats-Unis, (débat sur explic. Lemieux) 3278 et suiv.

WORTHINGTON, Arthur Norreys—*Suite.*

Compagnie d'équipements de campement la Dominion de Montréal: fournitures, (int.) 3352.
Camp militaire dans les Cantons de l'Est: dans quel mois, cette année? (int.) 3994.
Fusil Ross: suspension du tir à la cible par la gendarmerie à cheval, en 1907, (int.) 4000; infériorité du fusil Ross, (int.) 4053; où, quand et par qui ont été fabriquées les pièces des fusils Ross dont on a armé la police à cheval? (int.) 5485; baïonnette pour le fusil Ross, (int.) 6047, 6520; quand aurons-nous le rapport du comité des comptes publics au sujet du fusil Ross? (int.) 6179; paiements à la compagnie du fusil Ross, depuis 1er janvier 1908, (int.) 7556; terrains à elle loués l'arsenal ou cartoucherie de Québec y sont-ils situés? (int.) 8371; fusil Ross reconnu de qualité inférieure, après épreuve faite en Angleterre, article du "Citizen", (observ. sur explic. Borden) 8556; coût du fusil Ross, (int.) 8561; baïonnettes pour le fusil Ross, marché pour fourniture, (int.) 8563.
Milice: approvisionnements de la milice active à Halifax, marché à ce sujet? (int.) 6704; régiments aux fêtes du tricentenaire de la fondation de Québec, (int.) 8371, brigade de cavalerie des Cantons de l'Est, assistera-t-elle aux fêtes du tricentenaire à Québec ? (int.) 9717; nouveau régiment d'infanterie à Sherbrooke, (int.) 9717; arriérés d'allocations à la milice, (int.) 9718.
Fortifications: construction à Québec ou à Lévis, (int.) 6960.
Fusil Ross: fourniture de baïonnettes, marché, soumissions, conditions, (int.) 8838; observ. générales relativement au fusil Ross, (débat) 9324 et suiv., (motion pour rejet du fusil Ross) 9379, repoussée, 9522; tripotages de M. Hughes, paroles attribuées à M. Bergeron, (explication et dénégation) 9780; rapport du major Gaudet sur le fusil Ross, (int.) 10177.

WRIGHT, Aaron Abel *Renfrew-sud.*

Chambre des communes: heure de clôture des séances, (projet de résol.) débat, 607. et suiv.
Ciment: laboratoire de l'essayeur; (sub.) 11630 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3944.
Plans et rapports, dépôt, (observ.) 5452.
Tunnel : entre l'Ile du P.-E. et la terre ferme, construction, (débat sur observ. Martin) 4840.
Tabac: bill (n° 173), interdit aux jeunes gens, 1ère l., 11219.
Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain. 5349.
Pénitenciers: (sub.) 5771 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'Ile du P.-E. et de l'Intercolonial par le "Chemin de fer Interprovincial", (débat sur projet de résol. Hughes) 6557 et suiv.

WRIGHT, William, *Muskoka.*

Affaires indiennes : administration, (débat sur observ. Armstrong) 11602 et suiv.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 415.

WRIGHT, William.—*Suite.*

Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115). 2e l., 12305; comité, 12466; 13584 et suiv.. 13657 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7853 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57), en comité, 3751.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12592 et suiv.
Ottawa: hôtel des postes, est-il terminé ? (int.) 3994.
Graines: du Manitoba, bill (n° 188), comité. 13203 et suiv.
Indiens: (sub.) 13380, 13395.
Hopkins, Wm.: emploi, (int.) 3994.
Indiens. (sub.) 13380.
Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5325.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8663 et suiv.

ZIMMERMAN, Adam, *Hamilton-ouest.*

Commerce: ministère, (sub.) 658.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8929.
Monnaie Royale: (sub.) 1531.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11438.
Steamer *Montcalm* : (sub.) 1970 et suiv.

ZIMMERMAN, Adam.—*Suite.*

Capitaines et seconds de navires: examens, (sub.) 3077 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10027 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, en comité, 3749, 3775 et suiv.; 3e l., 4506 et suiv.
Chemin de fer radial d'Hamilton : bill (n° 25), comité, 3889 et suiv.
Charbon: coke en franchise et charbon dur frappé d'un droit, pourquoi ? (int.) 7254.
Or et argent: marque, bill (n° 197), comité, 13190.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5280 et suiv.
Or et argent, marque, bill (n° 123), comité, 5739.
Milice: exercices annuels, (sub.) 6003 et suiv
Chemin de fer de Waterloo à Guelph: compagnie, institution civile, bill (n° 195). 2e l., 12481; comité et 3e l., 13229.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6460.
Viandes et conserves: bill (n° 149), 3e l., 7563 et suiv.

INDEX

2e PARTIE - - SUJETS

ACHATS: à l'étranger, montant, (int. Lennox) 5716.
Acier: prime, paiements, (int. Wilson) 4413.
Aciérie d'Algoma: suspension de ses opérations, (int. Borden) 9010.
Action de grâces: jour consacré à cette fin, devrait être le lundi au lieu du jeudi, (observ. Kemp) 13744.
Acton-Vale: édifice public, (int. Monk) 6516.
Accise: appointements des inspecteurs, (sub.) 845; frais de voyage, loyer, etc., (sub.) 845; dépenses supplémentaires par rapport aux grandes distilleries et usines, (sub.) 845; allocation supplémentaire aux employés dont les appointements ne dépassent pas $1,000, (sub.) 848; saisies faites par les officiers, (int. Barr) 3999, (mot. Barr pour doc.) 4003, 4416; recettes, du 1er au 15 juin 1907 et 1908? (int. Taylor) 11320.
Affaires indiennes: rapport, (dépôt), l'h. M. Oliver) 7; personnel, (sub.) 646; achat de couvertures, (int. Clements) 4774; enquête de Mme Paget et de Melle Ferguson, (int. Wright) 7248; administration des affaires indiennes, (observ. Armstrong), débat, 11566 et suiv.
Affichage: prohibé par la loi, (int. Barr) 6765.
Agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 5251, 10311, 10423; (suite), 10439 et suiv.
Agents et employés du Canada en Angleterre et dans les pays étrangers, appointements, (sub.) 10235.
Agriculture: ministère, rapport, (dépôt), l'h. M. Fisher) 8; appointements du personnel, (sub.) 669; remboursements (drawbacks) aux fabricants de machines agricoles, (int. Foster) 1157; division d'horticulture et d'industrie laitière au ministère, (int. Armstrong) 2249; comté, 2e rapport, (mot. Mackenzie pour adop.) 13034.
Alberta: gardes-feu y employés, (int. Herron) 3560; forces hydrauliques, concessions depuis 1900, (int. Ames) 8772.
Alberton: incendie, (mot. Lefurgey pour doc.) 1256.
Alcool: emploi pour fins industrielles, (projet de résolution Bole), débat, 4006 et suiv.
Alcool méthylique: fourni aux fabricants, et autres dépenses, (sub) 851.
Alexander, Mary: bill (n° 177) pour lui faire droit, 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.
Aliments: falsification, (int. Smith) 4580.
"All Red Line": (voir "Ligne panbritannique", lettre "L").
Almanach des adresses de Montréal: pas à la bibliothèque, (int. Léonard) 4963.
Alose: incubation des œufs d'alose à Windsor, (int. Black) 9314; enquête sur pêche à l'alose, (int. Black) 9314.
Amhersburg: quai Hackett, achat par le gouvt., (int. Clements) 8096.
Amirauté: meilleures dispositions quant à la juridiction au traitement des juges et officiers, (projet de résol. Aylesworth) 2983; juridiction, modification, (projet de résol. Aylesworth) débat, 5041 et suiv.; bill (n° 122) à cette fin, 1ère l., 5073.
Annapolis: port, amélioration, (sub.) 11764.
Annuaire statistique: (sub.) 702; (dépôt) 1058.
Anse-à-la-Barbe: brise-lames, (sub.) 12633.
Anse-au-Breton: brise-lames, (sub.) 11781.
Anse-à-Charlo: brise-lames, (sub.) 11782.
Anse-aux-Ecossais (White-Point) : brise-lames (sub.) 11853.
Anse-à-l'Ilot: débarcadère, (sub.).
Anse McPherson: quai, (sub.) 11787, 11855.
Anse-aux-Phoques: dragage, coût, (int. Ganong) 6766.
Anse-aux-Portugais: brise-glace et améliorations, (sub.) 11841.
Anthracite: importation, (int. Béland) 1572.
Antigonish: achat de l'édifice y servant de salle d'armes, (mot. Chisholm pour doc.) 1178; édifice public, (sub.) 7450.
Antilles: relations de commerce avec elles, (int. Martin) 1930.
Appareils à fausse cible: commandes, (int Foster) 981.
Architectes. appointements, (sub.) 11645.
Archives du Dominion: garnitures, (sub.) 5956; fiches mobiles pour le catalogue, achat (int.) Boyce) 6331.
Armée du Salut: ses membres traités différemment des autres sujets immigrant au Canada, lettre du Dr Nadeau, (question de privilège par M. A. Lavergne) 7433.
Arnprior: édifices publics, (sub.) 7814.
Arpentages: bill (n° 9), voir "terres fédérales," lettre "Y", (sub.) 11616.
Arsenault, Auguste: emploi, (int. Ames) 1402
Arsenaux maritimes: (sub.) 5252.
Artz, J. G.: commis, nomination, (sub.) 14261
Assurances: vente d'exemplaires du compte rendu de l'enquête faite à ce sujet, par quelque employé, (int. Fowler) 6333, (voir compagnies d'assurances, lettre "C"); rapport de la commission, allusion à M. Foster, (explications par M. Foster), débat, 11320 et suiv.; surintendant des assurances; service, (sub.) 12770; augmentation du traitement du surintendant, (projet de résolution Laurier) 1772, 13030, bil (n° 200) à cette fin, 1ère l., 13031; comité et 3e l., 13281.
Assurances: commision des: coût total, (int. Foster) 245; retrait de pièces du dossier, (observ. Macdonell) 8368.
Assurances, compagnies: total des dépôts, (int Macdonell) 254; bill (n° 42) concernant les assurances, (l'hon. M. Fielding), 1ère l., 858; à quand la discussion du bill ? (int.

Assurances, compagnies—*Suite.*
Foster) 1152; 2e l., du bill, 1808 et suiv., attaque du bill par M. Foster, article du "Star", (explication sur fait personnel par M. Foster) 1929; nouvelles du bill (n° 42), (int. Foster) 7438, 8781, loi sur l'assurance, le Gouvt. se propose-t-il de soumettre projet ? (int. Macdonell) 9717.
Auditeur général: rapport, dépôt, l'hon. M. Fielding) 7, 796; bureau, appointements, (sub.) 659; projet de réssol. Fielding pour augmenter le traitement de l'auditeur général) 13132, 13281; bill (n° 208) à ce sujet, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 13281-13282.
Avoine: bill (n° 114) pour modifier au sujet de l'avoine, l'article 119, chapitre 85 des Statuts refondus de 1906; 1ère l., 4485; de semence, achat, (int. Fowler) 13014, dans l'Ile du Prince-Edouard, (int. Fowler) 13015. réponse à cette int., incomplète, (observ Blain) 13182, 13298.
Aylmer: appointements de l'officier de douane (int. Marshall) 1567.

BADDECK: quai (sub.) 11776.
Baie Saint-Laurent: port, (sub.) 11781.
Baie Saint-Paul: quai du Cap aux Corbeaux, (sub.) 12633.
Baie Saint-Pierre: transport des dépêches marché à cette fin, (int. Martin) 1753; bureau de poste, remplacement de la receveuse, (int Martin) 1754.
Baie du Tonnerre: rupture des glaces, (sub.) 5253.
Baldwin, Robert: monument à sa mémoire, (sub.) 11668.
Baleine: permis de pêche accordés dans la Colombie-Anglaise, (int. McLean) 6267.
Baleiniers: ayant pris permis de pêche, (int. Foster) 5706.
Banque Anglo-canadienne et Continentale : institution civile, bill (n° 141), 1ère l., 6327; 2e l., 6473; comité et 3e l., 8090.
Banque dite "Canadian Bank of Commerce": situation, (question de privilège par M. Pringle) 6277; service au Yukon, (sub.) 13830.
Banque d'Hamilton: fonds de retraite, bill (n° 56) déposé par M. Barker, pour le constituer en corporation, 1ère l., 1254; 2e l., 1528; comité et 3e l., 5292.
Banque de Saint-Jean (Québec): déconfiture, (observ. Foster) 9783.
Banque de Vancouver: institution d'icelle bill (n° 32), (M. Macpherson), 1ère l., 629; 2e l., 1102; comité, 4770; 3e l., 4772.
Banque de Winnipeg: bill (n° 19) pour la constituer en corporation, 1ère l., 449; 2e l., 706; comité, 2887; 4e l., 3028.
Banques: refonte de loi des banques, (projet de résolution Pringle), débat, 4417 et suiv.: liste des actionnaires, (dépôt) 8470; vérification de leurs écritures, (int. Bickerdike) 11790; banques canadiennes et leur fonctionnement; attaque de M. Pringle, article de journaux, (protestation de M. Pringle) 2390, 4971; bill (n° 160) pour modifier loi des banques en ce qui concerne la banque "British North America," 1ère l., 7662; 2e l., 11456; comité, 11471; 3e l., 11490; peut-on faire adopter une loi, dès cette session, au sujet de l'inspection et de l'audition indépendante des banques par l'Etat ? (int. Pringle) 13295.
Banques dites "Northern Bank" et "Crown Bank": bill (n° 156) y relatif, 1ère l., 6833; 2e l., 6950; comité et 3e l., 8091, 8092.
Barachois: barrage et pilier de dérivation, (sub.) 11781.
Barachois de Malbaie: quai, (sub.) 12633.
Barlow, A. E.: emploi à la commission géologique, (int. Armstrong) 5426, 5713, 6048.
Bassins de radoub: projet de résol. Fielding pour en encourager la construction, 4487; (sub.) 5988 ; construction, encouragement, (projet de résol. Fielding), débat, 4870 et suiv.; bill (n° 119) à cette fin, 1ère l., 4886; 2e l., et comité, 7239 et suiv.; comité, 11288; 3e l., 11298; amendements du Sénat, 12218.
Bate, H. N., & Cie: paiements faits à cette maison depuis 1896, (int. Taylor) 3348, (mot. Taylor pour doc.) 3562.
Bateaux passeurs de Windsor: compagnie, expiration de son privilège, (int. Clements) 2012.
Bateaux-phares: (sub.) 5252.
Bâtiments immatriculés: données statistiques, (int. Sinclair) 2890.
Batiscan: dragage, (sub.) 12634.
Battleford: édifice public, (sub.) 8978.
Bateaux à vapeur: inspection, rapport (dépôt) 4051; inspection, (sub.) 12880.
Bayfield: jetée, (mot. Armstrong pour doc.) 4586, 6507, 8076.
Bear-River (I. P.-E.): maison pour chef de gare, soumissions, (int. McLean) 2244.
Beauchemin, Albert: emploi, (int. Taylor) 5707.
Beaver Harbour: quai, (sub.) 14017.
Beaverton: port, (sub.) 12694.
Bécancour: dragage, (int. Monk) 4051, 4416.
Bell, M.: de la commission géologique, devrait être mieux rémunéré, (observ. Foster), débat, 14252 et suiv.
Belle-Rivière: port, dépenses, (int. Martin) 711.
Belleville: emplacement de la salle militaire, (int. Porter) 1570, achat, (int. Porter) 1804; port, recettes, (int. Foster) 2685; recettes et dépenses, (mot. Porter pour doc.) 3090, 4585; inondation, (int. Porter) 3436, (observ. Porter) 4942; terrain de l'hôpital, achat (int Porter) 5036, (mot. Porter pour doc.) 5433; le Gouvt. est-il autorisé par les commissaires du port à émettre des bons ? (int Porter) 6522; dépôt d'armes, (sub.) 7815; terrain de l'hôpital, achat par le Gouvt., (int. Porter) 7868; salle d'armes, (sub.) 8041
Bennetts, F. K., greffier-adjoint du conseil privé, augmentation de traitement(sub.) 13550.
Bernier: capitaine, sa mission, (int. Foster) 5429.
Berthier (en bas): quai, (sub.) 12634.
Bestiaux: dénombrement au Nouveau-Brunswick, (int. Wilmot) 1568; exportation aux Etats-Unis, (int. Lalor) 1569; interdiction en Angleterre; (int. Armstrong) 2250; vente de bestiaux à la ferme centrale d'expérimentation, (int. Jackson) 2477; bestiaux pur sang canadiens, exportation aux Etats Unis, (observ. Henderson) 2865 ; mesures prises pour faire lever interdiction du bétail canadien en Angleterre, (mot. Armstrong pour doc.) 2 95; salaires et frais d'inspection, (sub.) 3233; importation des Etats-Unis, interdiction, (int. Sproule) 6272; bestiaux enregistrés, importés des Etats-Unis, combien ? (int. Christie) 6523; combien exportés et importés entre Canada et

Bestiaux—*Suite.*
Angleterre depuis 1904 ? (int. Christie) 6763; assemblée en Angleterre demandant que l'interdiction soit levée, (int. Armstrong) 13740; est-il vrai que le premier ministre d'Angleterre se soit déclaré favorable à l'idée de lever l'interdiction ? (int. Borden) 13893.
Beurre: importations, (int. Cockshutt) 1162; exportations, (int. Morin) 2245, (int. Walsh) 3552.
Bibliothèque du Parlement : comité, (mot Laurier) 326; (sub.) 11012.
Bic: quai, achat de boulons en fer, (int. Morin) 10176, (sub.) 12634.
Biens-fonds: titres, bill (n° 135) pour modifier loi y relative, (*voir* "Terres fédérales," lettre "Y"; titres, bill (n° 163), idem; titres, bill (n° 168), idem.
Big-Lorraine: port, dragage, (sub.) 11781.
Billets fédéraux: montant total des billets en circulation, (int. Macdonell 717; impression et gravure, (sub.) 5809; billets en circulation, garantie de l'Etat, (int. Marshall) 6519; bill (n° 159) pour émettre billets du trésor, 1ère l., 7662; 2e l. et comité, 11324; 3e l., 11378.
Bills d'intérêt privé: prolongation de délai, (mot. Laurier) 923.
Blé: blé gelé expédié de l'Ouest dans l'Est du Canada, (observ. Blain) 856; blé d'engrais, transport, (int. Lake) 926; blé de semence à distribuer au Nord-Ouest, (int. Sproule) 1808.
Blind-River: quai et dragage, (sub.) 12695.
Blunden, Frederick: procès et condamnation (mot. Ward pour doc.) 3594, 5433.
Bobcaygeon: barrage, (int. Hughes) 1160.
Bois: bois à pulpe, exportation aux Etats-Unis, (int. Béland) 1572 (observ. Lewis), débat, 4975 et suiv; coalition des marchands de bois, comité d'enquête, rapport, (int Schaffner) 3083; recettes provenant des bois, (int. Lake) 3557; bois d'œuvre, fabrication au Nord-Ouest, (int. Lake) 3986; bois de Cypress Hills, dévastés, (int. Reid) 3993 nos bois à pulpe, mesures à prendre pour les conserver, (observ. Lewis), débat, 7809; droits sur l'exploitation du bois, (observ Hughes), débat, 9956, 10751; réduction de l'honoraire de coupe, pétition du Manitoba à cette fin, (int. Staples) 10750; bill (n° 193) concernant la marque des bois, 1ère l., 11670; 2e l., comité et 3e l., 13032; permis aux colons de couper du bois dans township 39, rang 11, à l'ouest du 2e méridien, (int. Ames) 12072.
Boitte: congélation à Saint-Jean, N.-B., (mot Foster pour doc.) 579; encouragement accordé à la réfrigération de la boitte, (observ. Foster) débat, 9728, 9792; (explication Pugsley) 9791, suite du débat, 9839; boitte, congélateur à Sydney-nord, (int. Sproule) 4001.
Boivin, Elzéar: paiements à lui faits, (int Bergeron) 13287.
Bonanza: bureau de poste, vol, (int. Foster) 1344.
Boone, C., ou Cie Boone: paiements à lui ou à elle faits, (mot. Bennett pour doc.) 5717
Bouctouche: passe à travers la grève, (sub.) 12264.
Bradley, Mme Roch: victime d'un accident en traversant canal de Soulanges, en 1907 ? (mot. Boyer pour doc.) 6525.
Brandon: salle d'exercices, (sub.) 8916, 11492. 11514.
Brantford: édifice public, (sub.) 7815; monument pour commémorer invention du téléphone, (sub.) 11668, 14250, 14251.
Bridgewater: édifice public, (sub.) 7476.
Brighton: quai, prise de possession par le Gouvernement, (int. Owen) 6179.
Brise-glaces et steamers de l'Etat: (sub.) 6023.
Brock, M., ses fonctions à la commission géologique, (int. Armstrong) 5425.
Brockville: entrepôt frigorifique, cession par le Gouvt. (int. Walsh) 3348.
Brodeur, hon. L. P.: frais de voyage, (int. Foster) 1403, (mot. Foster pour doc.) 1756; avances à son secrétaire et à son messager à titre de frais de voyage, (mot. Foster pour doc.) 1757.
Bronte: pilier, (sub.) 12696; dragage, (sub.) 5965; droits de quaiage en 1908, (int. Henderson) 13722.
Brunet, A.: représentant du Gouvt. dans la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, rémunération, (sub.) 10380.
Bruxelles : congrès international, souscriptions à ce congrès, (sub.) 10879.
Budget: exposé budgétaire, quand sera-t-il fait ? (int. Foster) 540; message de Son Excellence, (lec.) 575, 2467, 5352; exposé budgétaire par l'hon. M. Fielding, 5355, (débat): l'hon. M. Fielding, 5355; l'hon. M. Foster, 5382, 5395, 5486; l'hon. M. Paterson, 5525; M. Cockshutt, 5545; l'hon. M. Sifton, 5570; M. Bergeron, 5590; M. Pardee, 5598; M. E. D. Smith, 5609, 5622; M. Thompson, 5640; M. Miller, 5815; M. Lake, 5853; M. Schell (Oxford-sud), 5866; M. Guthrie, 6283; M. Armstrong, 6319, 6336; M. McColl, 6348; M. U. Wilson, 6358; M. J. J. Hughes, 6374; M. A. A. Martin, 6390.
Buell, W. S.: emploi, (int. Porter) 10489.
Buffles: achat, (int. Foster) 930, 5429, (int. Roche) 6057.
Bureaux de poste: à construire dans Sunberry et Queen, (mot. Wilmot pour doc.) 3089.
Burrows, T. A., député de Dauphin: exploitation des coupes de bois, profits réalisés par lui, article du "Telegram," de Winnipeg, (explic. par M. T. A. Burrows) 9452.

CABOTAGE : privilèges, annulation, (projet de résol. Sinclair) 2895; autorisation, (int. Stanfield) 4777; cabotage dans les eaux canadiennes, par navires norvégiens, (int. Stanfield) 6521.
Caisses des ministres, veuves et orphelins de l'Eglise presbytérienne, 1ère l., 449; 2e l., 668; comité, 2888; 3e l., 3028.
Caisses d'épargne: garantie des dépôts par l'Etat, (int. Marshall) 6519.
Caisses d'épargne postales: dépôts, augmentation de l'intérêt, (int. Forget) 717.
Calgary: édifice public, (sub.) 8931; question relative aux terrains de cette ville, (observ. McCarthy) 10241.
Campbellton: quai, (sub.) 12271, 14017.
Campement: la compagnie d'équipements de campement, la Dominion, qu'est-elle ? (int. Worthington) 3352.
Cameron, John : employé comme inspecteur de bois, (int. Lake) 4969.
Camp de Niagara en 1907, (int. Northrup) 2246.
Canada: recettes, de 1873 à 1901, (int. Lefurgey) 1800.
"Canada," journal: paiements à lui faits, (int. Monk) 5297.

"Canadian Building": loyer payé par le Gouvt., (int. Foster) 5429.
Canadiens: revenus des Etats-Uniss depuis 30 octobre 1906, (int. Paquet) 710; canadiens passant aux Etats-Unis, renvoi sans cause légitime, (observ. Macdonell) 2836; canadiens en excursion aux Etats-Unis, affront à eux fait par employés du service d'immigration, (int. Bristol) 11671; canadiens aux jeux olympiques de Londres, (sub.) 13829, aux jeux de Rome, (sub.) 13830.
Canal: entre Saint-Anicet et Sainte-Barbe, projet de creusement, (mot. Walsh pour doc.) 1757.
Canal: construction projetée entre lac Balsam et source de la rivière Gull, (mot Hughes pour doc.) 3090, 3098, 3356.
Canal, près de Bradford, Simcoe-sud, construction projetée, (int. Lennox) 14156.
Canal de la baie Georgienne: études, rapport de l'ingénieur, (int. Brabazon) 253, (int. White) 254; études, dépôt du rapport à ce sujet, (int. Haggart) 1807, (mot. McCool pour doc.) débat, 2013 et suiv.; canal de la baie Georgienne; bill (n° 47) concernant compagnie du, (M. Stewart) 1ère l., 923; 2e l., 1103, comité, 3760, 3943, 4397; 3e l., 4398; (mot. McCool pour doc.) 5452; études, le rapport en est-il terminé? (int. White) 5704; plans, (dépôt) 8773; études, (sub.) 13998; études, rapport, (mot. White pour doc.) 12420; coût estimatif et plans de l'enprise, rapport à ce sujet (dépôt par M. Pugsley) 12657; études, (sub.) 12754; les députés pourraient-ils obtenir des exemplaires du rapport? (int. Bergeron) 13482.
Canal de Beauharnois: concession des pouvoirs hydrauliques, (int. Bergeron) 982, (mot. Bergeron pour doc.) 1178, 1807; enquête Charrette, dépenses, (int. Bergeron) 3148; le canal de Beauharnois a-t-il été cédé à la compagnie Robert? (int. Walsh) 8839; bail consenti au syndicat Robert, (int. Bergeron) 14154.
Canal de Chambly: chemin de halage, (sub.) 12841.
Canal de Cornwall: accident, (déclaration de M. Graham) 11670, (int. Borden) 11977; réparations faites, (déclaration de M. Graham) 12772; élévateur de portes, (sub.) 12841; le canal n'est pas encore reouvert à la navigation par suite de l'accident survenu, (observ. Pringle) 13298; réparations, (sub.) 13412; fournira-t-on une place aux industriels des bords du canal? (int. Pringle) 13743.
Canal de Lachine, (sub.) murs en talus, 5914; appointements du personnel, 5952; murs, (sub.) 12841.
Canal maritime du lac Champlain au Saint-Laurent, bill (n° 185) y relatif, 1ère l., 10486; 2e l., 10605; comité et 3e l., 13229.
Canal maritime de Sainte-Claire et de l'Erié, bill (n° 98) déposé par M. Blain concernant la compagnie du , 1ère et 2e l., 3432; 2e l., 4409; comité et 3e l., 4770.
Canal Murray: logements pour préposés aux ponts, (sub.) 12841.
Canal Rideau, (sub.): divers, 5943; bouées lumineuses, installation, (int. Reid) 9927.
Canal du Sault-Sainte-Marie: construction, (sub.) 12838.
Canal de Soulanges: irrégularités, (int. Bergeron) 3551; enquête, par qui faite? etc., (int. Bergeron) 6706; éclairage à l'électricité, (int. Bergeron) 10489; enquête, frais, (int. Monk) 11022; amélioration, (sub.) 12839; enquête, frais du commissaire, L. Boyer, (int. Monk) 13037.
Canal de la Trent: entretien des travaux, (int. Hughes) 1160; travaux sur tributaires du canal, (int. Hughes) 1161; construction du canal, marchés conclus à ce sujet, (int. Porter) 1801; études, rapport, (int. Lennox) 7255, 7322; dragage, (sub.) 12840; améliorations, (sub.) 12842; nouvelle écluse et digue à Lindsay, à Buckhorn, (sub.) 12842; pour indemniser propriétaires de terrains submergés, (sub.) 13411.
Canal Welland: prix d'affermage des eaux, (int. Lalor) 182; loyer de pouvoirs hydrauliques, rapport du juge Madden, (mot. Lalor pour doc.) 883; prise d'eau par la compagnie de force motrice de la Cataracte, (int. Cockshutt) 930; construction, dépenses, (int. Lancaster) 4414; (sub.) jetées d'entrée à Port-Maitland, 5926; éclairage et force électriques, (sub.) 12807; enlèvement de piliers et reconstruction de ponts, (sub.) 12820; arpentage du canal, (sub.) 12820; élargissement du canal près de Welland, (sub.) 12824.
Canaux du Saint-Laurent: bureau régional, (sub.) 12840.
Cannon, Catherine Ann: bill (n° 175) pour lui faire droit, 1ère l., 19560; 2e l., 9922; comité et 2e l., 10979; (mot. Galliher pour remise d'honoraires), 14190.
Canso: remplacement du médecin du port, (int. Stanfield) 1802; officier de santé pour surveiller maladies infectieuses, (int. Stanfield) 6961; installation frigorifique, (int. Foster) 8774.
Cap-Howard: pétition pour construction d'un quai, (int. Lefurgey) 12290.
Cap Saint-Ignace: quai, construction, (int. A. Lavergne) 1340; quai, (sub.) 12634.
Cap Sainte-Marie: brise-lames, (sub.) 11782.
Capitaines: sur bateaux naviguant entre Montréal et Québec, ont-ils subi leurs examens, (int. Delisle) 3350.
Capitaines et seconds de navires. examen, (sub.) 3075.
Carabines: (voir "fusils", lettre "F").
Caraquet: quai, (sub.) 12271.
Carbonneau, feu Joseph: gratification à sa mère, (sub.) 13992.
Carillon: digue, (sub.) 13412.
Caron, Arthur: emploi, (int. Talbot) 11027.
Cascumpec: port, soumissions pour pose de bouées, (int. Lefurgey) 707.
Casernes de Wolseley, London: meurtre commis par le soldat Moir, (observ. Beattie) 7678.
Cavalerie Strathcona: casernes, (sub.) 11514.
Céréales: commission des, membres, dépenses rapport, (int. Staples) 3614.
Chambly: emploi de la commune, (int. Léonard) 5903.
Chambly-canton: receveur de la poste, plaintes, (int. Léonard) 5904.
Chambre de commerce: bill (n° 133) pour modifier loi y relative, 1ère l., 5568; 2e l. et comité, 12588, 13016; 3e l., 13017.
Chambre des communes: travaux, (int. Foster) 581; bill (n° 66) déposé par M. R. L. Borden, pour modifier la loi sur la Chambre des communes, et forcer le greffier de la couronne en chancellerie d'ordonner une élection dans certains cas, 1ère l., 1401; 2e l.,

Chambre des communes—*Suite.*

5449; règles de la Chambre, modification de la règle 38, (mot. McLean) 3091; travaux, remaniement du feuilleton, (observ. McLean) 2886, 3043 et suiv.; frais législatifs, (int. Foster) 4959; travaux de la Chambre, (mot. Laurier demandant préséance des mesures ministérielles les mecredis, 5353; feuilleton de la Chambre pas imprimé en français, (int. Lavergne) 5643; priorité des mesures ministérielles, les lundis, (mot. Laurier) 6576; défaut de concordance entre les articles inscrits dans les versions anglaise et française du feuilleton, (observ. Sproule) 7059, 7174; projets de loi ministériels restant à soumettre, (déclaration par sir W. Laurier) 8207; séances du matin, (mot. Laurier) 9927; (sub.) 70998, pièces mises à la disposition des députés, (observ. A. A. McLean), débat, 10998 et suiv.; appointements du personnel, (sub.) 11010; dépenses éventuelles, (sub.) 11011; prévisions du sergent-d'armes, 11012; séance le mercredi soir, (mot. Laurier) 11790, séance le samedi, et préséance des mesures du Gouvt., (mot. Laurier) 12078.

Champs de bataille nationaux: achat de terrains par la commission des, bill (n° 219) à cette fin, 1ère l., 14175; 2e l. et comité, 14181; 3e l., 14186.

Chapel-Point: quai, (int. Lefurgey) 533.

Charbon: (voir "Houille", lettre "H").

Charlan, M., expert en tabacs: appointements, (int. Clements) 12071.

Charlottetown: nouvelle gare, construction, (int. McLean) 538, (mot. McLean pour doc.) 3356; travaux publics, (int. Lefurgey) 5906; achat de terrains pour champ de tir, (int. Daniel) 6517.

Chartered Bank of British Columbia: bill (n° 59) déposé par M. Macpherson, pour la constituer en corporation, 1ère l., 1336; 2e l., 1528.

Chase's-Point: quai, construction, (int. Wilmot) 8314.

Châteauguay: quai, (sub.) 12635.

Chatham: inondations, (observ. Clements) 4941; jetée de protection, (sub.) 12708.

Chemins: concasseur et rouleau à vapeur, (sub.) 12839.

Chemins à barrières de Montréal: recettes, dépenses, dette, etc., (mot. Monk pour doc.) 1755, 2003; intérêt payé le 31 décembre 1906, (int. Monk) 3085; situation financière, rapport de John Fraser, (mot. Monk pour doc.) 3090; abolition des barrières de péage, (projet de résol. Monk) débat, 3564 et suiv., amend. Laurier, 3570, adopté, 3592, (autre projet de résol. Monk) 3593.

Chemins de fer: loi des, bill (n° 3) (M. Lancaster) tendant à la modifier, 1ère l., 95; 2e l., 593; comité, 606; 3e l., 606; amend. du Sénat, (mot. Lancaster) 12803, rejeté, 12804; bill (n° 4), idem, (M. Turriff), 1ère l., 95; 2e l., 3528; bill (n° 6), idem, (M. W. F. Maclean), 1ère l., 97; 2e l., 973, 3437, 3482, 3538; bill (n° 11), idem, (M. W. F. Maclean), 1ère l., 244; bill (n° 18) idem, (M. Kennedy), modifiant l'article 298, 1ère l., 365; 2e l., 973; 3e l., 12171; amend. Northrup, rejeté 12183; amendement Monk, 12186, rejeté, 12191; amend. Borden, 12201, rejeté, 12215, 3e l., 12218; bill (n° 27), idem, (M. Macdonald) 1ère, 449; 2e l., 5433, 5449; 2e l. et comité, 5472; 3e l., 5473; service entre Brockville et Ottawa, (int. Taylor) 194, 451; sémaphores

Chemins de fer—*Suite.*

adoptés par le Gouvt., (int. Elson) 252; bill (n° 30) pour modifier loi des chemins de fer, (M. Ethier) 1ère l., 582; bill (n° 212) pour modifier l'article 415 de la loi y relative, 1ère l., 13568; 2e l., 13988; comité, 13988; 3e l., 13992; bill (n° 204) pour amender ch. 38 des statuts de 1907; 2e l., 13701; comité, 13701; 3e l., 13703; bill (n° 43), idem, (M. Barr) 1ère l., 871.

Chemins de fer du Canada: statistique, (dépôt) 1401; bill (n° 85) déposé par M. A. Lavergne, pour modifier loi des chemins de fer, 1ère l., 2101; 2e l., 5468; billets de chemins de fer: bill (n° 90), déposé par M. Reid, pour modifier loi y relative, 1ère l., 2555; 2e l. 5470.

Chemins de fer projetés, près de Truro, exploration, (int. Stanfield) 3087; bill (n° 100), déposé par M. Martin, pour modifier la loi des chemins de fer, 1ère l., 3433; bill (n° 106), idem, circulation des trains, 1ère l., 3795; bill (n° 118), idem, concernant lignes télégraphiques, téléphoniques, et commission des chemins de fer, 1ère l., 4852; 2e l., 11142; comité, 11155, 11180; 3e l., 11305, 11675.

Chemins de fer entre Truro et autres points, levés, (int. Stanfield) 5259; à quelles compagnies subventions accordées en 1894 ? (int. Ames) 9715; quelles chartes renouvelées ou prolongées depuis 1896 ? (int. Ames) 9715; bill (n 157), (M. R. Smith), pour réduire heures d'ouvrage de certains employés, (int. Monk) 10603; amend. à l'art. 415 de la loi des chemins de fer, (int. Boyce) 12805.

Chemin de fer: entre un point des provinces de l'Ouest et Fort-Churchill ou un autre point sur la baie d'Hudson; projet de construction, (mot. Schaffner pour doc.) 1756; service entre Toronto et Schomberg, (int. Maclean) 4056; compagnies de, concessions de terres à elles faites, choix de ces terres. (int. Ames) 4966;

Chemin de fer, bill (n° 187) pour modifier la loi des, journée de huit heures pour expéditeurs et télégraphistes, 1ère l., 7167; subventions en terres, jusqu'au 1er novembre 1907, (int. Ames) 7250; subventions aux chemins de fer, quand seront déposées résolutions à ce sujet ? (int. Borden) 13133, 13415; résolutions, (déposées par M. Graham) 13724 et suiv.; subventions à accorder, (projet de résolutions Graham), débat, 13952 et suiv.; bill (n° 215) à ce sujet, 1ère et 2e l., 13987; 2e l. et comité, 14157; 3e l., 14170.

Chemins de fer et Canaux: ministère, rapport, (dépôt), (l'hon. M. Graham) 7; exposé annuel du ministère, (l'hon. M. Graham) 4598; ministère, appointements et réparations, (sub.) 10800; statisticiens des canaux, (sub.) 10814, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 10821; arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 10825; statistiques des chemins de fer, y compris aides aux écritures, (sub.) 10824; travaux divers, (sub.) 10825; études et inspection des canaux, (sub) 10835, 10837; appointements des commis surnuméraires, copistes et messagers, (sub.) 10840; frais judiciaires relativement aux chemins de fer et canaux, (sub.) 10857, dépenses relatives aux causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.) 10862; augmentation du traitement de M. Butler, sous-ministre, (sub.) 13397.

Chemin de fer de l'Alberta à la Colombie-Anglaise, compagnie du, institution civile, bill (n° 192), 1ère l., 11670; 2e l., 12035; comité et 3e l., 13229.
Chemin de fer Alberta et Nord-Ouest, bill (n° 44) pour constituer en corporation la compagnie du, (M. Talbot), 1ère l., 923; 2e l., 1102; 3e l., 2434.
Chemin de fer d'Ashcroft, Baskerville et Fort George: bill (n° 59), déposé par M. D. Ross, concernant la compagnie du, 1ère l., 1336; 2e l., 1528; 3e l., 2434.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, compagnie du, institution civile, bill (n° 134), 1ère l., 5899; 2e l., 6022.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: projet de construction, (int. Roche) 6051; nécessité de le construire, (observ. Knowles), débat, 6580 et suiv.
Chemin de fer de Belleville à North-Hastings; subventions, (mot. Northrup pour doc.), débat, 2897 et suiv.
Chemin de fer de Brockville: correspondance pour service des dépêches et des voyageurs, (int. Taylor) 1486.
Chemin de fer de Calgary à Fernie: bill (n° 33) (M. Galliher), concernant compagnie du, 1ère l., 629; 2e l., 809; 3e l., 2434.
Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et de l'Ouest, compagnie du: pouvoirs, (int. Owen) 249.
Chemin de fer canadien du Nord: bill (n° 81) concernant la compagnie du, déposé par M. McIntyre, 1ère l., 1798; 2e l., 2002; comité, 4398, 4733; 3e l., 4733; construction de certaines lignes, aide, (projet de résolution Graham) 13949; bill (n° 214) à ce sujet, 1ère l., 13952; 2e l., comité et 3e l., 14096; inspection, rapport, (mot. Lake) 14154.
Chemin de fer canadien du Nord d'Ontario, bill (n° 67) concernant la compagnie du, déposé par M. Pardee, 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité et 3e l., 4408; amend. du Sénat, 6224.
Chemin de fer canadien du Nord de Québec: bill (n° 77) y relatif, déposé par M. Dubeau, 1ère l., 1648; 2e l., 1964; comité, 4408, 4733; 3e l., 4733.
Chemin de fer canadien du Pacifique: exemption de taxes, appel au conseil privé, (int. Lake) 4580, 5262; emplacement de la voie, en Colombie-Anglaise, (sub.) 5808; bill (n° 45) relatif à la compagnie, (M. W. McIntyre) 1ère l., 923; 2e l., 1102; 3e l., 2434; taxes payables par cette compagnie, (mot. Lake pour doc.) 2253; prolongement depuis Moose-Jaw jusqu'à Lacombe, (observ. Knowles) 8017.
Chemin de fer Dominion-Atlantic: bill (n° 50) déposé par M. Copp, concernant compagnie du, 1ère l., 1153; 2e l., 1527; comité et 3e l., 4399; 2e l., 6046.
Chemin de fer central d'Algoma et baie d'Hudson: milles terminés, (int. Boyce) 924.
Chemin de fer central du Canada: compagnie du, charte à elle accordée, (int Ames) 4967.
Chemin de fer central de la frontière à Kamloops et à Caribou; bill (n° 36) (M. D. Ross), concernant la compagnie du, 1ère l., 629; 2e l., 1102; 3e l., 2434.
Chemin de fer central du Nipissingue, compagnie du, bill (n° 170), 1ère l., 9103; 2e l., 9501; comité et 3e l., 10439.
Chemin de fer central de Pontiac: compagnie du, bill (n° 155) y relatif, 1ère l., 6833; 2e l., 6950; comité et 3e l., 8726.
Chemin de fer d'Edmonton-Dunvegan et Colombie-Anglaise, bill (n° 38) concernant compagnie du, (M. D. Ross) 1ère l., 783; 2e l., 1102; 3e l., 2434.
Chemin de fer d'Edmonton-Yukon-Pacifique: bill (n° 68) concernant la compagnie du, déposé par M. Turriff, 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité, 4407, 4733, 4766; 3e l., 4769; construction, aide: (projet de résolution Graham) 13924; bill (n° 213) à ce sujet: 1ère l., 13949; 2e l., comité et 3e l., 14096.
Chemin de fer électrique d'Hamilton, compagnie du, conventions avec les municipalités, infractions, amendes, (int. Henderson) 7322.
Chemin de fer Erié-London-Tilsonburg: bill (n° 51), déposé par M. Pardee, concernant compagnie du, 1ère l., 1153; 2e l., 1527; comité et 3e l., 4408.
Chemin de fer de l'Est de l'île de Vancouver: bill (n° 87), déposé par M. Sloan, constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2243; 2e l., 2435; comité et 3e l., 4408, 4733; 3e l., 4734; amendements du Sénat, 6471.
Chemins de fer de l'Etat: modifications, l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, devraient être remplacés par le "Chemin de fer interprovincial", etc., (projet de résolution J. J. Hughes), débat, 6528 et suiv.
Chemin de fer le Grand-Tronc: entrée dans la partie est de Toronto, (mot. Macdonell pour doc.) 577.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique: compagnie du, vente de terres indiennes, à elle faite, (mot. Borden pour doc.) 4974.
Chemin de fer international du Nouveau-Brunswick: directeurs et administrateurs actuels? (int. Daniel) 4415.
Chemin de fer de Kamloops-Yellow-Head, bill (n° 39) concernant la compagnie du, (M. D. Ross) 1ère l., 783; 2e l., 1102; 3e l., 1964.
Chemin de fer de Lindsay à Bobcaygeon et Pontypool; bill (n° 34), (M. Sam. Hughes) concernant compagnie du, 1ère l., 629; 2e l., 809; 3e l., 2002.
Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord: milles terminés, (int. Boyce) 925; institution civile, 1ère l., 6179; 2e l., 6473; comité et 3e l.,8726.
Chemin de fer Niagara-Sainte-Catherine-Toronto: bill (n° 82) concernant la compagnie du, déposé par M. Adamson, 1ère l., 1798; 2e l., 2002; comité, 5205, 5263; 3e l., 5291, 5292; 11020.
Chemin de fer "Northern Empire": bill (n° 86) déposé par M. Caron, constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2243; 2e l., 2474; comité et 3e l., 5622.
Chemin de fer de North-Sydney aux Mines de Sydney: longueur, coût, réclamations, (int. Stanfield) 7547.
Chemin de fer du Nord-Ouest du Pacifique: bill (n° 54) déposé par M. Galliher, constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1153; 2e l., 1527.
Chemin de fer d'Ottawa-Brockville-Saint-Laurent, bill (n° 74) y relatif, déposé par M Grant, 1ère l., 1648; 2e l., 2002; comité et 3e l., 4408; amendements du Sénat, 6470.
Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta: bill (n° 125), 1ère l., 5481; 2e l., 5704; comité, 6465; 3e l., 6470.
Chemin de fer d'Owen-Sound à Meaford: bill (n° 83) concernant la compagnie du, déposé par M. Telford, 1ère l., 1798; 2e l., 2142; comité et 3e l., 4408.

Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, compagnie du, institution civile, 1ère l., 6179; 2e l., 6473; comité, 9015, 9500; 3e l., 9501.
Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 128), 1ère l., 5482; 2e l., 5704; comité, 6463, 6509; 3e l., 6511.
Chemin de fer de Saskatoon-Saskatchewan-Rivière de la Paix et Dawson: compagnie du, constitution en corporation; bill (n° 70), déposé par M. McIntyre, 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité, 4399, 4734, 4769; 3e l., 4770; comité et 3e l., 10439.
Chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick: bill (n° 53) déposé par M. Carvell, concernant compagnie du, 1ère l., 1153; 2e l., 1527; comité et 3e l., 6022.
Chemin de fer de Temiscaming et Ontario-nord, subvention, (mot. Macdonell pour doc.) 2988.
Chemin de fer Trans-Canada, bill (n° 107) concernant la compagnie du, 1ère l., 3985; 2e l., 4409; comité, 5620; 3e l., 5622.
Chemin de fer Transcontinental-National: commission de construction, rapport, (dépôt), (l'hon. M. Graham) 7; milles en construction, (int. Foster) 172; construction de la section ouest, garanties données au Gouvt., (int. Foster) 372; personnel des ingénieurs, nominations et changements, (int. Macdonell) 374, 530, 706, (mot Macdonell pour doc.) 885; zone de prohibition (int Ames) 537, (mot. Foster pour doc.) 579, 2104; construction, soumissions y relatives, (mot. Schell pour doc.) 623 et suiv.; sous ingénieur de division à Kenora, remplacement, (int. Macdonell) 928; construction, soumissions y relatives, (mot. Taylor pour doc.) 970; approvisionnements, fourniture, (int. White) 1166; transport, (int. Boyce) 2003; (mot. Boyce pour doc.) 2254; déductions sur gages des ouvriers pour services médicaux, (int. Roche) 2008, (int. Staples) 9924; combien de milles construits entre Moncton et Winnipeg, (int. Kemp) 2474; garantie aux fournisseurs contre les entrepreneurs, (mot. Morin pour doc.) 2486; marché passés entre les commissaires et certains entrepreneurs, (mot Borden pour doc.) 5432; coût de la division de l'Est (int. Taylor) 5485; longueur du chemin, et coût par mille, (mot. Borden pour doc.) 5717; (int. Borden) 5811, 5985; ingénieurs, aides et autres employés, détails sur leur emploi, (mot. Roche pour doc.) 6064; construction, entreprises adjugées, pour combien de milles ? (int. Foster) 6519, 6761, 6950; différend entre le Grand-Tronc-Pacifique, le Gouvernement et la commission du Transcontinental ? (int. Borden) 6520; coût de la division Est, (mot. Borden pour doc.) 6577; protestations au Gouvt. au sujet de terrains, (int. Barker) 6954; combien de milles déjà construits dans la province de Québec? (int. Monk) 6957; accidents au cours de la construction, (observ Blain) 6970, 7806; dans Bellechasse, (int Talbot) 7173; erreur dans le choix du tracé article du "World", de Toronto, (explication par sir W. Laurier) 8179; nationalité des entrepreneurs du Transcontinental, (int Lavergne) 8313; changement du tracé, pré judiciable à notre crédit, article du "World' de Toronto, (explication par M. Fielding) 8473; montant d'obligations émis jusqu'à ce jour ? (int. Foster) 8836; dommages causé au chemin par la crue des eaux, (int. Bor
Ch. de fer Transcontinental-National—*Suite.*
den) 9011, (rép. par M. Graham) 9315; bil (n° 171) concernant obligations garanties par l'Etat, 1ère l., 9252; 2e l., et comité 11299 et suiv.; 3e l., 11305; fournitures, transport par les routes américaines, (int. Armstrong) 9453; achat de rails, (int. Foster) 9707; coût estimatif de la section Est et de tout le chemin, (mot. Borden pour doc.) 9708 détermination des limites des sections, (int Barker) 9708; quelles parties entre Grand Falls et Moncton ont été données à l'entreprise, (int. Crocket) 9709; commissions accordées aux inspecteurs du Transcontinental, (int. Foster) 10179; inspection de la voie, (sub.) 10892; accident dans Kenora, enquête, (int. R. Smith) 11141; rails d'acier, achat, (int. Boyce) 11264, 11318; coût des travaux de construction du chemin, (int. Borden) 11453, 11978, 12538, (rép. par M. Graham) 12653; travaux des districts "B" et "P", classification, (int. Lennox) 12654; classification trop élevée sur division est, (int. Lennox) 12655; prix de construction de la section des montagnes, (mot. Borden pour doc.) 12837; (sub.) $30,000,000, 12854, 13370; expropriations dans Madawaska, (int. Michaud) 13299; coût du Transcontinental, (rép. par M. Graham aux différentes interpellations à ce sujet), débat, 13299; rails d'acier, quantité fournie, (int. Boyce) 13419; achat et prix payé, (correction, par M. Graham, de sa réponse à int. Boyce sur ce sujet) 13721; dépense totale de la commission du Transcontinental, en salaires, loyers, voyages, etc., y compris toutes choses ne se rattachant pas à la construction, (int. Bergeron) 13891, (int. Foster) 14198.
Chemin de fer de Waterloo à Guelph: compagnie du, institution civile, bill (n° 195), 1ère l., 12171; 2e l., 12481; comité et 3e l., 13229.
Chemin de fer de White-Pass: taux exorbitants pour transport des marchandises, (int. Herron) 11261.
Chemin de fer de Windsor-Chatham-London, bill (n° 108) concernant la compagnie du, 1ère l., 3985; 2e l., 4409; comité et 3e l., 5622.
Chenal de Burlington: travaux, (int. Smith) 4581; phare, (int. Smith) 5707; pilier, (sub.) 12696.
Chevaux: importation des Etats-Unis, interdiction, (int. Sproule) 6272; combien importés des E.-U.? (int. Christie) 6523.
Chicoutimi: dragage, (int. Bennett) 7549; bureau de poste, (sub.) 7632; estacades, redevances par la compagnie de pulpe, paiement, (int. Perley) 8562; port, (sub.) 12635; comté, comment les deniers publics y sont dépensés, (observ. Girard) 13853.
Chien de mer: envois de résidus, (int. Blain) 1173; réduction, usine de Canso, (int. McLean) 5901; (int. McLennan) 6051, (int. Foster) 8566; réduction à Clark's-Harbour; parachèvement de l'installation, (sub.) 13997.
Chilliwack: édifice public, (sub.) 14011.
Chinois: demandant à être admis aux écoles de la Colombie-Anglaise et être exemptés de la taxe de capitation, (mot. Borden pour doc.) 576.
Chivers, Alonzo, Louis et Charles L.: emploi, (int. Clements) 9314, 9710, 11024.
Cigares en entrepôt, timbres noirs sur iceux, (int. Dubeau) 13013.

Cigarettes, fabrication et vente: interdiction, (projet de résolution Blain), débat, 5303 et suiv., (mot. Macpherson, pour ajournement du débat, 5351, mise aux voix et adoptée, 5351; (suite) 5471, 5477; le Gouvt., va-t-il présenter un projet de loi interdisant fabrication et vente des cigarettes? (int. Blain) 7632.
Ciment : laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11624, 11809, (explications par M. Pugsley), débat, 11809 et suiv.
5e régiment d'artillerie Victoria: grabuge, (int. Worthington) 6054.
Cirkel, Fritz.: ingénieur des mines, est-il à l'emploi du gouvt. canadien? (int. Lennox) 7548, (int. Ganong) 8312.
Clark. capitaine Arthur: décès (int. Foster) 8567.
Clark-City, P.Q.: travaux publics, pour quel montant ? (int. Monk) 2483; quai, (sub.) 12635.
Clément, Jules d'Estimauville: emploi, (int. Foster) 11863.
Clement, W. H. P.: emploi au Yukon, (int Sproule) 5900, (mot. Sproule pour doc.) 6062.
Clifton: brise-lames, dépenses, (int. Fowler) 721; quai, réparations, (int. Lefurgey) 5037.
Cloutier, J. E.: paiements à lui faits, (int. Ames) 8775.
Chute à Blondeau: quai, (sub.) 12696.
Chutes Kananaskis: pouvoir hydraulique, à qui cédé ? (int. Reid) 3146; (mot. Reid pour doc.) 4002, 5732, 6768.
Chutes Montmorency: mur de revêtement, (int. Robitaille) 13034.
Chutes Niagara: rapport de M. Spencer, coût, (int. Boyce) 6328.
Church-Point: quai, (sub.) 11783.
Club Borden: discours de M. Macdonell, (observ. Knowles) 1495.
Cobourg: port, dragage, (int. Ward) 375 ; brise-glace et dragage, (sub.) 12699.
Code criminel: bill (n° 78) pour le modifier au sujet des armes offensives (déposé par M. Lewis), 1ère l., 1733; (n° 79) pour le modifier au sujet des attentats à la pudeur sur femmes et les enfants, (déposé par M. Lewis) 1ère l., 1735; bill (n° 92), déposé par M. Gervais, pour modifier le dit code de façon à rendre les causes pour libelle diffamatoire justiciable sans l'intervention d'un jury, 1ère l., 2634; bill (n° 93), déposé par M. Lewis, pour modifier ledit code de façon à punir les auteurs d'homicides commis à la chasse, 1ère l., 2683; bill (n° 96) pour le modifier au sujet des coalitions pour entraver le commerce, 1ère l., 3082; bill (n° 140) pour le modifier au sujet des accidents causés par automobiles, 1ère l., 6264; bill (n° 161) pour modifier article 322, ch. 146, S. R. de 1906, 1ère l., 7663; modifications proposées dans différents bills de M. Lewis, que va en faire le Gouvt. ? (int. Lewis) 9726.
Colborne: quai, (sub.) 12700.
Colchester: transport des dépêches, (int. Stanfield) 3087.
Colchester-Point: jetée, (int. Clements) 13289.
Collège militaire royal: injustice à l'égard d'un jeune cadet, observ. Hughes, débat, 1058 et suiv.; provisions, (int. Foster) 1574. (voir aussi Kingston, lettre "K".)
Collingwood: port, (sub.) 12700.
Colombie-Anglaise: revenu et dépenses, (mot D. Ross pour doc.) 3562.
Colonisation: subventions aux sociétés dans la prov. de Québec, (int. Paquet) 710.
Colons: dirigés sur homesteads, (mot. pour doc.) 724.
Commerce: impression des relevés, (observ. Foster), débat, 10196 et suiv.; ministère, rapport, (dépôt), (l'h. M. Graham) 7; appointements du personnel, (sub.) 671, 12881; commerce entre le Canada et l'Allemagne, développement prochain, int. Lalor) 13740; entre le Canada et le Japon, pour les trois derniers exercices, (int. Macdonald) 931.
Commerce et navigation: rapport, (dépôt), l'h. M. Paterson) 8.
Commissions: nommées depuis 1896, dépenses, (int. Porter) 4585; (mot. Porter pour doc.) 6577, 7806.
Commission des céréales: rapport, (int. Staples) 188.
Commission des chemins de fer: rapport, (dépôt), (l'h. M. Graham) 7; demandes à elle présentées pour faire traverser les chemins de fer par des tuyaux, (int. Barr) 1154, par des fils télégraphiques, (int. Barr) 1155, (mot. Barr pour doc.) 1348; augmentation du personnel de la commission, (projet de résol. Graham) 4058; bill (n° 112) à cette fin, 1ère l., 3895, 4089; 2e l. et comité, 5173, 8909; 3e l., 8913; frais d'avocats, (int. Macdonell) 10748; entretien et fonctionnement de la commission, (sub.) 10887; (sub.) 13412.
Commission de construction du transcontinental, rapport, (dépôt), (l'h. M. Graham) 7.
Commission des eaux limitrophes: ses travaux, (observ. Broder) 13802.
Commission d'économie interne: (message de Son Excellence) 8; procès-verbaux de 1902 à 1906, (mot. Roche pour doc.) 2896.
Commission géologique: dépenses depuis 1896, (int. Armstrong) 6701; (sub.) 12878; service, (sub.) 14257.
Commission internationale, pour étudier les conditions de la rivière Rouge, (sub.) 11668.
Commission de la mer Behring: dépenses de sir Charles H. Tupper, (int. Borden) 4864.
Commission des voies navigables internationales: dernier rapport, (canal de Soulanges), (dépôt par sir W. Laurier) 10362.
Commis-voyageurs : taxe, abolition, (int. Guthrie) 6055.
Comités permanents: comité pour préparer liste des membres des comités, (mot. Laurier) 6; rapport de ce comité, (mot. Laurier pour adop.) 94; pouvoir des comités permanents, (mot. Laurier) 94; quand les comités seront-ils formés, (int. Borden) 527; organisation des comités, (int. Bergeron) 581; nomination de nouveaux membres, (mot. Laurier) 1175, 1254, 1255, 3432.
Compagnies: bill (n° 104) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 3793; 2e l. et comité, 5733 et suiv.; 3e l., 5737; postes de confiance occupés, abus, (explications par M. Foster, en réponse aux paroles de sir F. Borden) 9784, 9911.
Compagnie dite "American Bank Note Company", impression des billets et timbres, dernier marché à ce sujet, (int. Foster) 2686.
Compagnie d'assurance Anglo-canadienne: bill (n° 126) pour en changer le nom et le siège social, 1ère l., 5482; 2e l., 5704; comité et 3e l., 8091-8092.
Compagnie d'assurance "Crown", sur la vie: bill (n° 180), 1ère l., 19778; 2e l., 10116; comité, 10438; 3e l., 10439.

Compagnie d'assurance dite "Mutual Reserve," de New-York, entre les mains d'un syndic, (int. Gauvreau) 3613.
Compagnie d'assurance dite "Northern," contre l'incendie: bill (n° 7) pour la constituer en corporation, 1ère l., 243; 2e l., 484; comité et 3e l., 5292.
Compagnie d'assurance dite "Pacific Coast Fire Insurance Company," bill (n° 40) y relatif, (M. Macpherson) 1ère l., 783; 2e l. 1102; comité, 6463, 6511; 3e l., 6515.
Compagnie d'assurance dite "Phœnix," bill bill (n° 167) y relatif, 1ère l., 9008; 2e l. 9501; comité et 3e l., 10439.
Compagnie d'assurance dite "Standard Mutual Fire Insurance Company," changement de nom, bill (n° 71), déposé par M. W. F Maclean, 1ère l., 1480; 2e l., 1682.
Compagnie d'assurance "Travellers of Canada," sur la vie: institution d'icelle, bill (n° 35) (M. Gervais) 1ère l., 629; 2e l., 1102; comité et 3e l., 5292.
Compagnie Boone: paiements à elle faits, (int. Bennett) 5299.
Compagnie dite "Calgary Power and Transmission Company": vente de terres à cette compagnie, (mot Reid pour doc.) 4002.
Compagnie dite: "Canada Weather Insurance Company," bill (n° 37) déposé par M M. G. Schell, et ayant pour objet de constituer cette compagnie en corporation, 1ère l., 783; 2e l., 1102; comité, 5292, 5393; 3e l., 5394.
Compagnie dite "Canadian Fog Signal", de Toronto: paiements à elle faits depuis 1902 (int. Taylor) 12074.
Compagnie dite "Canadian Towing and Wrecking Company"; marchés et paiements, (mot. Bennett pour doc.) 3351.
Compagnie de carbure d'Ottawa: paiements à elle faits, pour gaz, etc., depuis 1902, (int. Taylor) 12074.
Compagnie du chemin de fer British Yukon; bill (n° 21) y relatif, 1ère l., 449; 2e l., 668, comité et 3e l., 3759, 3760.
Compagnie du chemin de fer de Campbell ford à l'ouest du lac Ontario, bill (n° 14) 1ère l., 365; 2e l., 706, 1527.
Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de forces motrices de Québec: bill (n° 73) y relatif, déposé par M. Power, 1ère l., 1648; 2e l., 1964; comité, 4408, 4733; 3e l., 4733.
Compagnie de chemin de fer électrique "Hamilton-radial," bill (n° 25) y relatif, 1ère l., 1449; 2e l., 668; comité, 3307, 3339, 3481 3834 et suiv.; 3942, 4392; 3e l., 4532, 4724, 4732
Compagnie du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo, bill (n° 15) 1ère l., 365; 2e l., 706 1527.
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, bill (n° 46), y relatif, (M. Monk) 1ère l., 923, 3e l., 2434; comité et 3e l., 5292.
Compagnie du chemin de fer MacLeod-Cardston-Montana; bill (n° 22) y relatif, 1ère l. 449; 2e l., 706; 3e l., 1964.
Compagnie de chemin de fer et de navigation de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan; dernier déficit annuel dû par elle, (int. Lake) 6762.
Compagnie de ch. de fer du Nord-Ouest du Manitoba: bill (n° 26) y relatif, 1ère l., 449; 2e l., 668, 1527, 3759.
Compagnie de ch. de fer de l'Ouest-Ontario-Pacifique: bill (n° 24) y relatif, 1ère l., 449; 2e l., 668, 1527.
Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie, bill (n° 13), 1ère l., 365; 2e l., 705 1527.
Compagnie du chemin de fer Sud-Ontario-Pacifique, bill (n° 16), 1ère l., 365; 2e l., 706· 3e l., 2001-2002.
Compagnie de colonisation et de terres de la rivière de la Paix, (observ. Hughes), débat 10906 et suiv.
Compagnie Rolla L. Crain: paiements à elle faits depuis 1896, (int. Blain) 3353; (mot. Blain pour doc.) 3562.
Compagnie d'énergie "Dominion": dépôt du bill "H" du Sénat, (int. Cockshutt) 11456.
Compagnie dite "Dominion Gurantee Company": bill (n° 127), 1ère l., 5482; 2e l., 5704; comité, 6464, 6515; 3e l., 6516; autre projet, (n° 127), 1ère et 2e l., 13416-17; autre projet, (n° 211) 1ère l., 13481.
Compagnie dite "Dominion Guarantee" modification de la loi y relative, bill (n° 211), comité et 3e l., 13890.
Compagnie dite "Dominion Lumbering and Power Development Company": pétition, en sa faveur (présentée par M. Hall) 1798; institution civile, 1ère l., 9450; 2e l., 9605.
Compagnie dite "Eastern Trust Company": bill (n° 103) y relatif, 1ère l., 3793; 2e l., 4409.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 151), 1ère l., 6576; 2e l., 6871; comité, 8030, 8512, 8725, 8952, 9014, 9153, 9497, 9826, 9912; 3e l., 9922.
Compagnie des estacades flottantes des rivières Shuswap et Thompson, bill (n° 49) y relatif, (M. D. Ross), 1ère l., 923; 2e l., 1103, 1154, 1528; comité, 5645.
Compagnie de force motrice Otonabee: nombre de chevaux-vapeur payés, (int. Bennett) 5711, 5814, 5907.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: institution civile, bill (n° 153), 1ère l., 6832; 2e l., 6950; comité, 8039; comité, 8088, 8961, 9015, 94999, 9604; 3e l., 9605.
Compagnie dite "General Chemical Company", bill (n° 174) concernant certains brevets d'invention, 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.
Compagnie dite "Goodwin Car Company": bill (n° 60) déposé par M. Osler, concernant ses brevets, 1ère l., 1336; 2e l., 1528; 3e l., 3028.
Compagnie dite "Grand Trunk Pacific and Developement Company": terres par elle acquises de l'Etat, (mot. Ames pour doc.) 5302.
Compagnie de la hausse du fusil Sutherland: bill (n° 63) déposé par M. Macdonald, 1ère l., 1336; 2e l., 1528.
Compagnies houillères: ayant fait rapport au Gouvt. sur quantité de houille extraite, (int Ames) 10749.
Compagnie immobilière du sud de l'Alberta échange de terres, (int. Herron) 8095.
Compagnie d'irrigation Robins: travaux, dépenses, (int. Ames) 4962.
Compagnie dite "London and Lancashire Guarantee and Accident Company": institution civile, 1ère l., 5482; 2e l., 5704.
Compagnie manufacturière dite l'"Eclipse": paiements à elle faits depuis 1896, (int. Blain) 3354; (mot. Blain pour doc.) 3562, (int. Bennett) 4413, 6764.
Compagnie Massey-Harris: remise de droits à elle faite, (int. Roche) 8837.

Compagnie dite "Metal Shingle and Siding Company, brevets, bill (n° 207) à ce sujet, 1ère l., 13286; 2e l., 13286, 13636.
Compagnie dite "Midland Towing and Wrecking Company", marché et paiement, (mot. Bennett pour doc.) 3356.
Compagnie dite "New-Brunswick Coal and Railway Company": subvention, balance due, (int. Ganong) 9714; réclamation du ministère des Chemins de fer contre la compagnie, (int. Crocket) 10178.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (int. Foster) 174; (observ. Borden) 799 et suiv.; (explications par l'h. M. Oliver), débat, 809 et suiv.; immigrants amenés par elle, d'après lettre de M. T. C. Blair), (int. Lennox) 2480; destruction de documents, correspondance, etc., par M. Smart, (observ. Barker et Sproule) 4238 et suiv.
Compagnie dite "Northwest Gold Dredging Company": permis de dragage à elle accordés, (int. Sinclair) 12290.
Compagnie dite "Occidental Fire Insurance Company": bill (n° 131), 1èrer l., 5568; 2e l., 5704; comité, 8090; comité et 3e l., 8726.
Compagnie dite "Office Specialty Company": marchandises par elle fournies au Gouvt., (int. Bennett) 3150; (mot. Bennett pour doc.) 3357; paiements à elle faits, (int. Bennett) 4413.
Compagnie du pont de Belleville-Prince-Edouard: bill (n° 20) y relatif; 1ère l., 449; 2e l., 706, 808, 1102; comité, 8033, 8725, 8953, 9014, 9497; 3e l., 9501.
Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William: compagnie du, bill (n° 101), en comité, 6461, 6508; 3e l., 6509.
Compagnie du pont et de la grande île de Niagara: bill (n° 48) y relatif (M. German), 1ère l., 923; 2e l., 1103; 3e l., 2434.
Compagnie du pont interprovincial du Nouveau-Brunswick: bill (n° 76) y relatif, déposé par M. C. Marcil, 1ère l., 1648; 2e l., 1964; comité et 3e l., 4408.
Compagnie dite "Standard Accident and Guarantee Company": bill (n° 132), 1ère l., 5568; 2e l., 5704.
Compagnie dite "Standard Plate Glass Company of Canada": bill (n° 41) y relatif, (M. A. C. Macdonell) 1ère l., 783; 2e l., 1102; comité et 3e l., 6464.
Compagnie dite "Steel Concrete Company", paiements à elle faits, (int. Boyce) 3553; (mot. Boyce pour doc.) 4002.
Compagnie dite "Sub Target Gun Company": commandes d'appareils à fausse cible, paiements, (int. Foster).
Compagnies de télégraphe et de téléphone: bill à être présenté à leur sujet, (int. Borden) 3153.
Compagnie de terres de la vallée de la Saskatchewan: achat de 250,000 acres, (int. Lake) 4960; terres à elles accordées depuis 1902, etc., (mot. Roche pour doc.) 6063; transaction condamnable, article du "Evening News", d'Halifax, (observ. Turriff), débat, 9106 et suiv., 9165 et suiv.; amendement Lake, 9194, rejeté, 9250; lettre de M. Willerton, (observ. Borden) 9561, 9725, 10905.
Compagnie dite "Tobique Manufacturing Company": bill (n° 8) pour changer son nom, 1ère l., 243; 2e l., 484; 3e l., 2434.
Compagnie de transport et d'emmagasinage "Dominion": bill (n° 84), institution civile, (M. German) 1ère l., 1928; 2e l., 2142.
Compagnie de traverse de Windsor, Détroit et Belle-Isle: renouvellement de concession, (mot. Clements pour doc.) 1178.
Compagnie de la vallée de la Paix: concession de terrains à elle faite, (int. Hughes) 11561.
Compagnie dite "Western Rivers and Improvement Company": bill (n° 55), déposé par M. Sloan, pour la constituer en corporation, 1ère l., 1153; 2e l., 1528.
Compagnie dite "M. J. Wilson Cordage Company": saisie, (mot. Wilson pour doc.) 1176.
Compagnie dite "Windsor Pump and Foundry Company": bill (n° 72), brevets, déposé par M. Clarke, 1ère l., 1481; 2e l., 1682; 3e l., 2434.
Compagnie dite "Yukon Gold Company": réclame faite par Thomas W. Lawson, de Boston, (int. Macdonell) 8092.
Comptables experts: paiements à eux faits, (int. Ames) 3347.
Comptes publics: comité, convocation, (int. Foster) 980; dépôt de pièces originales à ce comité, (int. Bennett) 1439; 3e rapport du comité, (mot. Clarke) 2242; séances l'après-midi, (mot. Bennett) 2242; rapport, dépôt, (l'h. M. Fielding) 6; renvoi au comité des, (mot. Laurier) 326; comptes en souffrance, (int. Taylor) 367; comptes approuvés, (int. Lancaster) 378; séances du comité, (int. Reid) 1496; rapports du comité, projet de résol. Blain, 3181, amend. Blain, 3182, rejeté, 3255; 3e rapp., (mot. Johnston pour adop.) 10362; comité, réunion, (int. Borden) 9956; mot. pour permission de siéger pendant séances de la Chambre, (M. Finlayson) 10037.
Concessions forestières: voir "Coupes de bois", lettre "C".
Conciliation: conseil de, combien de fois a-t-il été prié à intervenir en vertu de la loi de 1907? (int. Macdonald) 3610.
Congdon, M., administrateur du Yukon, audition de ses comptes par le conseil du Yukon, (int. Foster) 14097, (rép. par l'h. M. Oliver) 14199; (int. Foster) 12654, 13037.
Congrès interparlementaire de la paix: réunion à Ottawa en 1909: lettre reçue du Sénat par M. l'Orateur, à ce sujet, 14264.
Conférence impériale de 1907: dépenses du gouvt. canadien, (int. Foster) 532; (mot. Foster pour doc.) 1574.
Conférence intercoloniale de Londres, 1907: dépenses, (int. Bergeron) 13891; quelle somme votée pour faire face aux dépenses? (int. Bergeron) 14191.
Conseil du collège presbytérien d'Halifax: bill (n° 154) y relatif, 1ère l., 6833; 2e l., 6950; comité, 8031; 3e l., 8033.
Conseil privé: bureau, personnel, (sub.) 634.
Conserves: de viande, etc., (voir viandes, etc., lettre "V"); conserves de fruits et légumes, nomination d'inspecteurs, (int. Marshall) 537.
Convention anglo-japonaise: (mot. Monk pour doc.) 617.
Convention entre la France et le Canada, message de Son Excellence, 6; (int. Foster) 8; impression du texte de la convention, (int. Foster) 98; taux maxima et minima, (int. Smith) 186; pays qui vont bénéficier de la convention, (int. Daniel) 534; convention franco-canadienne et conventions concernant la nation la plus favorisée, (int. Foster) 586; demande de renseignements, (int. Foster) 592; distribution du texte, (int. Béland) 628; convention franco-canadienne et surtaxe allemande, (int. Ames) 875; tarif intermédiaire et tarif français maximum, (int.

Convention entre France et Canada—*Suite.*
Ames 875; traitement de la nation la plus favorisée, (int. Ames) 876, 877; importation par un port des Etats-Unis, (int. Ames) 877; dépôt de doc. relatifs à la convention, (observ. Fielding) 880; état relatif à chaque catégorie d'articles mentionnés dans la convention, (mot. Ames pour doc.) 882; nomination d'un comité pour étudier avantages de la convention, (mot. Monk) 957; correspondance et notes relatives à la convention, (dépôt par l'hon. M. Fielding) 975; ratificatidon de la convention, (projet de résol. Fielding) 976, (débat) 1261 et suiv.; bill n° 57 à cette fin, 1ère l., 1263, (observ. Brodeur), débat, 1440 et suiv.; 2e l., 2303; 1ère l., débat, 3622 et suiv., 3715 et suiv., 3774 et suiv.; 3e l., 3899, 4499, 4549, 4552-4553; convention de 1893, dépenses de sir Charles Tupper, (explication Ames) 1481; convention de 1907, détails, (mot. Foster) 1649; expéditions du Canada, (int. Monk) 4963; dépenses, (int. Monk) 13288; le Gouvt. demandera-t-il que l'ancienne convention soit dénoncée? (int. Talbot) 13293, le Sénat français a-t-il ratifié la nouvelle convention? (int. Bergeron) 13741, ratification retardée, (int. Borden) 14216, (int. Foster) 12294.
Cookshire: édifice public, (sub.) 7634.
Cooper & White: loyer payé par eux au Gouvernement, (int. Lancaster) 3993.
Correspondance adressée à sir H. Joly de Lotbinière, en sa qualité de lieut.-gouverneur de la Colombie-Anglaise, (mot. Borden pour doc.) 576.
Cosgrave, J. J.: enquête à son sujet, frais, (int. Macdonell) 6059.
Coupes de bois: permis, annulation, (int. Lake) 189, renouvellement, (int. Lake) 189; permis accordés en 1907, (int. Foster) 250; permis, rédaction, (int. Lake) 374; coupe n° 1168, superficie, vente, qui en est propriétaire? (int. Ames) 379; coupe n° 1100, idem, (int. Ames) 380; coupe n° 1279, (mot. Ames pour doc.) 577; demandes de permis refusées, (mot. Roche pour doc.) 578; renouvellement de permis au Manitoba et dans les T.N.-O., (int. Ames) 717; coupes nos 1220 à 1226 et 1238 et 1272, état y relatif, (mot. Lake pour doc.) 880, 2957; coupes nos 1050, 1265, 1267, 1274 et 1275, état y relatif, (mot. Boyce pour doc.) 884; noms, domiciles, etc., des propriétaires de toutes les coupes de bois accordées dans l'Ouest, et désignation de toutes ces coupes de bois, (mot. Schaffner pour doc.) 884; coupes de bois au Nord-Ouest, (int. Perley) 1174; refus de coupes de bois, (int. Roche) 2251; aliénation de concessions forestières au Nord-Ouest, (observ. Lake), débat, 2314 et suiv., concession Rochester, (int. Ames) 2393, (suite du débat) 2394 et suiv., 2435 et suiv.; aliénation de coupes de bois par gouvt. Mackenzie, (observ. Foster) 2473; concessions de coupes de bois dans l'Ouest, exercice 1896-1897, (int. Ames) 2485; coupes de bois nos 1413, 1414 et 1415, (mot. Lennox pour doc. y relatifs) 2487; permis accordés sous gouvt. Mackenzie, (int. Foster) 3148; combien demandés et combien accordés, (mot. Foster pour doc.) 3356; concessions forestières 1413, 1414 et 1415 à qui accordées? (int. Lennox) 3553; coupe (n° 42), Saskatchewan, à qui accordée? (int. Boyce) 3991; coupes accordées entre 15 juillet et 1er juin 1904, (mot. Crawford pour doc.) 4003; demandes

Coupes de bois—*Suite.*
et soumissions originales pour coupes de bois, (mot. Ames pour doc.) 4416; demandes de différentes coupes de bois, (mot. McCraney pour doc.) 4779; enquête sur concessions de coupes de bois, article du "News", (explication par M. Turriff) 5292; scandales, (observ. Taylor), débat, 7439 et suiv.
Cour d'appel de la Colombie-Anglaise: recours contre jugement privant un électeur de ses droits politiques, bill (n° 165) pour permettre ce recours comme dans les autres provinces, 2e l., comité, 11393; 3e l., 11394.
Cour de l'échiquier: bill (n° 116) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 4765; rapports, impression et reliure, (sub.) 5751; bill (n° 116), pour modifier la loi relative à la cour de l'échiquier (remplacement du juge titulaire), 2e l., 8898; comité et 3e l., 8909.
Cour suprême du Canada: bill (n° 91) déposé par M. Gervais, pour modifier loi y relative, 1ère l., 2633; bill (n° 21) pour modifier rôle des causes inscrite, 1ère l., 5031; 2e l. et comité, 5739 et suiv.; 3e l., 5741; dépenses casuelles, (sub.) 13566.
Courses de chevaux sur la glace, le dimanche, (int. Elson) 3897.
Cow-Bay (Port-Arthur): brise-lames, (sub.) 11783.
Cowie, W. F., ingénieur, emploi, (int. Taylor) 5899.
Cuivre: importations en 1905, 1906 et 1907, (int. Staples) 6517.
Currie, W. D.: paiements à lui faits, (int. Walsh) 8097.
Cyr, J. Ernest: député de Provencher, élu par des moyens frauduleux, (explication et dénégation par M. Jackson, pour M. Cyr, lettre de M. Cyr) 8856.
Côteau-Landing : quai, réparations, (int. Monk) 9722.
Côté, Boivin et Cie: paiements à eux faits, (int. Bergeron) 13287.
Côté, Thomas: dépenses, (observ. Daniel) 11657.
Coton: coton brut, importation, (int. Béland) 1572; industrie du coton dans la prov. de Québec; commission royale pour enquête sur différends industriels à ce sujet, frais, (sub.) 13817.
Cranbrook: édifice public, (sub.) 11395, 14011.
Croiseur "Princess": réparations, (sub.) 13998.

Daly, Reginald: emploi à la commission géologique, (int. Armstrong) 5424, 5713.
Dauphin: édifice public, (sub) 8918.
Dawson: hôtel des postes, voûte de sûreté, (sub.) 14012.
Débats: comité des, institution, (mot. Laurier) 94; pouvoirs du comité, (mot. Gervais) 855; nomination de M. H. R. Holmden pour faire index analytique de la version anglaise des Débats, 1er rapp., (M. Gervais) 2683, (mot. Gervais pour adop.) 2683; 2e rapp., augmentation des appointements des sténographes, (M. Gervais) 7313; 3e rapp., concernant publication plus rapide de la version française, (M. Gervais) 7313; 2e rapp., (mot Gervais pour adop.) 8206; 4e rapp., nomination de M. Ed. Charlier, comme traducteur et de M. Rodolphe Girard comme correcteur d'épreuves, (M. Gervais) 9252, adopté sur mot. de M. Gervais, 9252; distribution du compte rendu des débats, retards, (observ. Bergeron) 9563; (mot. Monk tendant à annuler

Débats—*Suite.*
le 4e rapport) 10173, 10361, 10601, (débat), M. Monk, 10717 et suiv.; M. Gervais, 10719 et suiv.; M. Sam. Hughes, 10720 et suiv., 10739 et suiv.; M. Lancaster, 10725, 10733, 10740; M. l'Orateur, 10733; l'h. M. Foster, 10733, 10735; sir Wilfrid Laurier, 10735 et suiv.; motion de M. Monk, mise aux voix et repoussée, 10744-10745; (observ. Bergeron au sujet du 2e et du 3e rapport) 13134; adoption du 2e rapport, (sur motion de M. Gervais) 13889; sténographes et traducteurs, augmentation d'appointements, 14246 et suiv.; publication de la version française, retard, (int. Lavergne) 3084; coût moyen par colonne, (int. Sinclair) 3607; retard, (observ. Morin) 11014; débats trop longs, somme d'énergie gaspillée en longs discours, (observ. Kennedy) 14220.

Dechêne, M., de Valleyfield: emploi, (int. Walsh) 8839.

Défense navale impériale: participation du Canada, (int. Macdonell) 1164.

Denrées: inspection des, (sub.) 12882.

Dépêches: transport entre Guelph et Goderich, (int. MacLaren) 192; plaintes au dir. gén. des Postes au sujet du service, (mot. Armstrong pour doc.) 580, 5038; transport aux frais de l'Etat, (mot. Foster pour doc.) 1177; service en hiver, (sub.) 3330; transport entre Port-au-Pic et Castlereagh, (int. Stanfield) 3346, entre Saint-Pascal et Kamouraska, (int. Bergeron) 3351; entre Darnley et Kensington, (int. Lefurgey) 5034; dépêches allant au Yukon, non transmissibles pendant la froide saison, (int. Thompson) 5354; transport entre Egypte et Saint-Ephrem d'Upton, (int. Monk) 5483; transbordement des dépêches à Rimouski, (int. Cockshutt) 6060; soumissions pour le transport des dépêches, (int. Armstrong) 6703, transport entre Digby et Westport, (int. Armstrong) 7549; transport dans le comté d'Halifax, adjugé à M. Gordon Farrett, (int. Armstrong) 8098; transport à Rimouski, date de la dernière convention, (int. Armstrong) 8563; pourquoi bateaux les transportant entre Montréal et Kingston ne font-ils pas escale à Côteau-Landing? (int. Monk) 9721; dépêches perdues sur Pacifique, en deça de Kenora? (int. Lake) 9726; retards dans la transmission des dépêches, (int. Lake) 10187; transport entre Port-Midway et Redway, (int. Foster) 11863, entre Annapolis et Digby, (int. Lanctôt) 13290.

Dépenses: pour différents travaux depuis 1896, (mot. Foster pour doc.) 576; pour Son Excellence, à Rideau-Hall, etc., (mot. Wilson pour doc.) 577.

Députés: nouveaux, (M. l'Orateur) 3, 705, 923; présentés, 3, 705, 923, 1153, 1481, 2632, 2885; nommés à des charges lucratives, (mot. Lennox pour doc.) 577.

Desaulniers, Gonzalve, avocat: services, (int. Walsh) 1167, traduction, (int. Walsh) 1343.

Deschambault: quai, soumissions, (int. Monk) 5704((mot. Monk pour doc.) 6063.

Détenus, (voir aussi "Forçats", lettre "F"): combien libérés conditionnellement depuis 1896, (mot. Foster pour doc.) 2924, 10038.

Dette publique: échéances depuis octobre 1906, (int. Borden) 329.

Digby: port, améliorations, (sub.) 11783.

Dillon, Gerald P., enrôlé dans gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, (int. Ross) 6272.

Dillon, Michael: employé à Windsor, (int. Clements) 7547.

Discours du trône: 3; adresse en réponse, (mot. Laurier) 8; débat sur adresse en réponse: M. Hall, 10; M. Lanctôt, (Richelieu) 18; M. R. L. Borden, 24; sir W. Laurier, 28 et suiv., 41 et suiv., 566; l'hon. M. Fielding, 30 et suiv., 98 et suiv., 553; M. Talbot (Bellechasse), 40; M. Johnston, 41; l'h. M. Foster, 42 et suiv., 67 et suiv., l'h. M. Pugsley, 83 et suiv.; M. Cockshutt, 128; M. Miller, 153; M. Clements, 203; l'h. M. Fisher, 223; M. Lewis, 255; M. Clarke, 267; M. Thos Chisholm, 276; M. W. J. Roche, 280; amend. Cockshutt, 152, rejeté, 288; M. Barr, 289; M. Lalor, 307; M. Elson, 318; M. Crawford, 330; M. Armstrong, 349, 382; M. J. J. Hughes, 398; M. Staples, 401; M. Wm Wright, 415; M. G. Smith, 425; M. W. Jackson, 430; M. A. A. McLean, 439; M. Kemp, 453; M. W. McIntyre, 465; M. Perley, 468; M. J. H. McIntyre, 475; M. Lake, 480, 484; M. A. Lavergne, 497; M. W. J. Roche, 506; M. Paquet, 525; amend. Armstrong, 397, rejeté, 525-526; M. Barker, 541; amend. Barker, 552, rejeté, 573, M. l'Orateur, (déc.) 552 et suiv.; M. Monk, 557; l'h. M. Haggart, 570; (mot. principale adoptée) 575; (mot. Laurier demandant que l'adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence) 575; remerciements de Son Excellence, message, (M. l'Orateur) 1648; discours du trône, fin de la session, 14274.

Discours prononcés en français: publication, retard, (observ. Béland), débat, 3614 et suiv.

Distillerie Corby: déficit dans la production de spiritueux distillés, (int. Robitaille) 13034.

Distillerie Gooderham et Worts: déficit dans la production de spiritueux distillés, (int. Robitaille) 13035.

Divers, (sub.) 13412.

Documents: distribution, (int. Foster) 202, (rép. par sir W. Laurier) 255; distribution, (int. Foster) 451; document n° 167b., soumis à la Chambre le 26 avril 1907, (mot. Ames) 576; distribution des documents, (int. Reid) 632; dépôt des pièces originales, (int. Foster) 1058, (int. Wilson) 1153, (int. Bennett) 1482, (observ. Foster) débat, 1834 et suiv., 1931 et suiv., amendement Northrup, 1906, mis aux voix et rejeté, 1952, explication Lavergne, 2102; (int. Borden), (débat) 1682 et suiv., (mot. Borden) 1687, adoptée, 1733, (int. Bennett) 2390, 2393; documents déposés depuis le 1er janvier 1906, sur motions à cette fin, (int. Johnston) 2685, 2896; mot. pour doc. demandés le 8 et le 16 janvier, (M. Martin) 2886, dépôt des documents originaux, (mot. Foster pour doc.) 2894; documents demandés, pas déposés, (observ. Foster) 2985, (mots. Foster, Boyce, Ames, Herron, pour doc.) 3435-3436; examen des originaux, (int. Ames) 4006; dépôt des originaux devant les comités, (int. Reid) 4680; détention des doc. parlementaires par les députés, débat, (obs. Borden) 4854; documents demandés et non encore déposés, (mot. Foster) 5038; document tronqué, rapporté par M. Lefurgey, article du "Globe", (explication par M. Lefurgey) 5261; garde des documents publics, (observ. Blain), débat, 8129 et suiv., (int. Blain) 8178, 8180; doc. demandés le 6 avril, (mot. Reid pour doc.) 8915.

Dodds, W.: lettre à M. Atomian au sujet d'immigration, (int. Finlayson) 5906.

Donovan, J.: gratification, (sub.) 13841.

Dorchester: quai, (sub.) 14017.
Dorval: dragage, depuis 1867, (int. Boyer) 13717.
Douanes: ministère, appointements, (sub.) 661; droits, frais de perception, (sub.) 848; inspecteur en chef des douanes, fonctions, (int. Stanfield) 3551; employés à Alberton, Tignish et Miminegash, appointements, (int. Lefurgey) 3552; remboursements faits par le ministère des Douanes, (int. Foster) 3613; postes de douane sur la terre ferme, (sub.) 4146; saisies opérées, (mot. Crocket pour doc.) 4779; droits de douane, payables par chaque département, (sub.) 5913; employés à Niagara-Falls, Fort-Erié, Sarnia et Windsor, (int. Armstrong) 7314; receveur à Bathurst, participation aux élections, (int. Crocket) 8097; appointements et dépenses casuelles dans différents ports du Dominion, (sub.) 9889; crédits du ministère des Douanes, direction de ce ministère, (observ. Cockshutt), débat, 10931; recettes des douanes du 1er au 15 juin 1907 et 1908? (int. Taylor) 11320; modification de la loi des douanes quant aux lettres de voiture, agrès de navires, transport des douaniers, (projet de résol. Paterson) 11791, 11876 et suiv.; bill (n° 194) à ce sujet, 1ère l., 11879; 2e l. et comité, 12581; 3e l., 12588; recettes et dépenses, (int. Foster) 13292; fonctionnaires à Windsor, (int. Herron) 13293.
Doukhobors: question au sujet de leurs mouvements, article de la "Gazette", de Montréal, (observ. Foster) 2302; Doukhobors en détresse, (observ. Chisholm), débat, 5217 et suiv.; prisonniers à Fort-William, ont-ils été ou vont-ils être graciés? (int. Lake) 7171, 7317; comparaison avec un certain ordre religieux d'Ottawa, attribuée à M. Hughes, (explic. par M. Hughes) 7678; revenus de Fort-William à Yorkton, (int. Borden) 7983, (observ. Lake), débat, 7985 et suiv.
Dowling, D. B.: emploi à la commission géologique, (int. Armstrong) 5427, 5811.
Doyle, P.: agent d'immigration à Québec, mis à la retraite, (int. Stanfield) 7253.
Dragons canadiens royaux à Saint-Jean: approvisionnements, soumissions, (int. Morin) 6049.
Dragueur "Cap-Breton": usage, frais, (int. McLean) 3553.
Dragueur "Challenge": ouvrage fait l'an dernier, (int. Boyer) 13288.
Dragueur "W. S. Fielding": travaux faits et à faire, (int. Foster) 7544.
Dragueur "King-Edward": travaux à Lunenburg, (int. Blain) 13720.
Dragueur "Montague", réparations, (int. McLean) 190, (int. Roche) 8559.
Dragueur "Sir Wilfrid Laurier": coût, achèvement, (int. Foster) 5428.
Dragage: soumissions demandées cette année par le ministère des Travaux publics, (mot. Bennett pour doc.) 581; dragage dans la baie de Matchedash, (int. Bennett) 589, (explication Bennett sur fait personnel) 2469; dragage dans la prov. de Québec, (int. Bergeron) 711, (mot. Bergeron pour doc.) 885, 2998; dragage dans la prov. d'Ontario, (int. Boyce) 723, (mot. Boyce pour doc.) 885, 1176; paiements à diverses personnes au sujet de dragage, (int. Boyce) 1803; compagnie de dragage d'Owen-Sound, paiements à elle faits, (int. Bennett) 2892; dragage dans la prov. de Québec, en 1907, (int. Monk) 3150;
Dragage—*Suite.*
dragage en 1907, soum., (int. Bennett) 3354; dragage à différents endroits de la province de Québec, frais, (int. Monk) 4051; dragage par la compagnie Boone, paiements, (int. Bennett) 4413; dragage à Hudson, P.Q., dépenses, (int. Monk) 4777; dragage dans le comté de Vaudreuil, à la rivière Raquette et dans le comté de Nicolet, dépenses, (int. Monk) 4778, (rép. par M. Pugsley) 5909; matériel de dragage pour fleuve Saint-Laurent, construction, (sub.) 4953; dragage, dans la rivière Vernon, (int. McLean) 5712; dragage dans les comtés de Vaudreuil et Beauharnois, (mot. Boyer pour doc.) 6525; entreprises de dragage, documents démandés par M. Bennett, seront-ils déposés? (int. Bennett 7060, 7173, 7177, décret du conseil, dépôt, (int. Bennett) 7256; réclamations pour dragage dans la province de Québec, (int. Monk) 7546; les salaires courants et les entreprises de dragage, (int. Verville) 7546; entreprises de dragage en 1907? (int. Bennett) 9105; dragage dans Ontario et Québec, avis d'adjudication ont-ils été publiés? (int. Bergeron) 9720; soumissions demandées, (int. Bergeron) 10486; mode de paiement, (int. Macdonell) 10174; soumissions pour travaux de dragage, le min. des T. p. en a-t-il accepté? (int. Borden) 10240, (mot. Borden pour doc.) 10751; entreprises adjugées à M. Mayes, Nouv.-Ecosse, (int. Bennett) 12073; emploi de dragueurs canadiens, a-t-il été expressément stipulé? (int. Bennett) 12073; dragage à Yarmouth, Digby et Weymouth, (int. Bennett) 12076; dragage dans les provinces maritimes, nouvel outillage, (sub.) 12751; dragage dans Québec et Ontario, (sub.) 14025.
Droits d'auteur: bill (n° 28) pour les modifier, 1ère l., 528; 2e l., 974; comité, 975; 3e l., 3123.
Dumesnil, M. l'abbé: brochure sur anciennes querelles religieuses dans la prov. de Québec, en préface une lettre anonyme portant les initiales "P.M.G.", (explication de l'h. M. Lemieux pour établir que ces initiales ne signifient pas "Post Master General"), 12078.
Duncan: édifice public, (sub.) 14011.
Dunsmuir, M., lieut-gouv. de la Colombie-Anglaise: son refus de sanctionner le "Natal Act" a-t-il été inspiré par le gouvt. fédéral? (int. Smith) 1805; (observ. D. Ross) (débat) 1811 et suiv.; (rép. de sir W. Laurier à int. Smith) 1929, (mot. Smith pour doc.) 2253.

EASTMAN: accident de fusil, (int. Worthington) 1172.
East-Templeton: quai, (sub.) 12631.
Ecole militaire permanente de Québec: provisions, (int. Foster) 1574.
Ecoles techniques: comité d'enquête pour en étudier la nécessité, (projet de résol. Guthrie) 2958 et suiv.; emploi de leurs élèves dans les travaux de l'Etat, (projet de résol. Monk) 3404; le Gouvt. s'occupera-t-il, dès cette session, d'établir des écoles techniques? (int. Borden) 13297.
Edifice Corry: loyer payé, (int. Perley) 12537.
Edifice Langevin: occupation du sous-sol, (int. Taylor) 3611.
Edifices du Parlement: (sub.) 1546; édifice de l'Est, agrandissement, (sub.) 1565; aile nouvelle des palais législatif, réparations des salles, (int. Borden) 5985.

Edifices publics: population des endroits où construits, etc., (mot. Borden pour doc.) 1177, (rép. de M. Pugsley) 13415; nouveaux édifices administratifs, Ottawa, (sub.) 1566; édifices construits par le gouvernement actuel, (mot. Boyce pour doc.) 2253; édifices fédéraux, (sub.) 7640, 7828; lucarnes, (sub.) 8187, loyers, (sub.) 11521 et suiv.; ameublement, (sub.) 11550; soin et nettoyage, (sub.) 11017.

Edmonton: édifices publics, (sub.) 5963; bureau d'accise, emploi de N. F. Harbottle, détournement, renvoi, (int. Lake) 8097; édifices public, (sub.) 8981, 14009.

Edmundston: digue, (sub.) 14018.

Edwards, W. C. et Cie: paiements faits à cette maison depuis 1896, (int. Taylor) 3348-3349, (mot. Taylor pour doc.) 3562.

Elections: fédérales, bill (n° 29) pour modifier loi y relative, 1ère l., 529; en 1907, doc. y relatifs, (mot. Barker) 576; contestées, certificats reçus, (M. l'Orateur) 1; élection de York-centre, certificat, (M. l'Orateur) 1058; élection de Nicolet, certificat, (M. l'Orateur) 1335; bill (n° 66) pour forcer le greffier de la couronne en chancellerie d'ordonner une élection dans certains cas, (voir Chambre des communes, lettre "C"); bill (n° 80) (M. Alcorn), pour modifier la loi des élections fédérales, 1ère l., 1736; 2e l., 5451; élections partielles, certificats, (M. l'Orateur) 2632; élections au Nouveau-Brunswick, attitude du gouvt. fédéral, (observ. Crocket), débat, 3154; bill (n° 115) pour modifier la loi des élections fédérales, 1ère l., 4756, (observ. Laurier sur discours Henderson) 8087; 2e l., 8208, 8316, 8378, 8473; (amend. Roche) 8459; 2e l., (suite) 8524 ,8573, 8688, 8726, 8782, 9024, 12295, 12420, 13568, 13636; 3e l., 13894, amend. Boyce, 13896, rejeté, 13915; 3e l., 13924; amend. du Sénat, 14263; élection de Stanstead, destruction des pièces y relatives, (int. Borden) 8471, (observ. Borden), débat, 9256 et suiv.; élection de Prince-Albert, intervention de M. Bergeron, article du "Leader', de Regina, (protestation de M. Bergeron) 9009; élection de Stanstead, disparition du dossier de l'élection, enquête par comité des privilèges et élections, (mot. Laurier) 9307; élection partielle de Huron-sud, comptes de l'officier-rapporteur, (int. Armstrong) 9714, 12534; intervention fédérale dans élections provinciales, (observ. Borden) 10244; arrondissements de scrutin fixés par les juges au Manitoba, paroles de M. Roche, (dénégation et explication par M. Jackson) 13799; bill (n° 29), pour modifier loi des élections fédérales, (M. Macdonald) 1ère l., 528; 2e l., 5473.

Electricité: exportation d'énergie électrique de Niagara aux Etats-Unis, (mot. Macdonell pour doc.) 2486.

Elevage : industrie, développement, (sub.) 13542.

Elmwood: édifice public, (sub.) 14008.

Emerson: édifice public, (sub.) 8934, 14008.

Emigration: des Etats-Unis, naturalisation au Canada, article d'un journal américain, (observ. Hughes) 12688.

Emplacements: achetés pour différents services, (mot. McCarthy pour doc.) 724.

Emplois: occupés par des catholiques, citation du "Globe" par M. le sénateur Cloran, (explication Sproule) 5260.

Employés: nommés depuis 1896, (mot. Clements pour doc.) 579; employés en 1905, 1906 et 1907, non inscrits sur la liste, (mot. Barker pour doc.) 580; employés, permanents et autres, dans les départements, à Ottawa, (mot. Northrup pour doc.) 580; employés candidats à des charges municipales, (int. McLean) 712, (int. Sproule) 2986, 2993; appointements des employés, commission d'enquête à ce sujet, rapport, (int. Foster) 972; employés du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, ingérence dans élections municipales, (int. Léonard) 2891; congé accordés à des employés de ce pénitencier, (int. Léonard) 2891; ingérence dans lés élections en général, (int. Foster) 3343, 3713, par qui nommés et par qui leurs appointements sont-ils augmentés? (int. Owen) 4054; changements dans les divisions du service, (int. Owen) 4417; employés des réseaux de l'Intercolonial et de l'I.P.-E., bill (n° 117) pour modifier loi relative au fonds de secours, 1ère l., 4766; 2e l., et comité, et 3e l., 5203-5204; employés mis sur la liste du fonds de secours, bien que n'étant plus au service, (int. Gauvreau) 4772; employés de la Chambre des communes et de l'Imprimerie Nationale, noms, religion, etc., (int. Sproule) 5427, (mot. Sproule pour doc.) 5720; appointements, (sub.) 5952; employés venant du comté de Brome, nommés depuis 1896, (mot. Clements pour doc.) 6526; employés se mêlant d'élections à Halifax, (int. Fowler) 6961; les nominations ne devraient se faire que selon le mérite des aspirants, (observ. Foster), débat, 9568 et suiv., 9605 et suiv.; amendement de M. Foster, 9568, mis aux voix et rejeté, 9657; employés des Travaux publics, est-il vrai qu'ils n'ont pas été payés? (int. Foster) 10495, 10602; employés du min. des Chemins de fer, etc., quand seront-ils payés? Raisons de ce retard, (int. Fowler), débat, 10495 et suiv.; à des employés permanents pour travail spécial aux écluses des canaux, (sub.) 13838.

Emprunts: temporaires, total, (int. Monk) 246; depuis 1896, (int. Borden) 248; emprunts et dépassements de crédits en 1906-1907, (int. Foster) 327; emprunts temporaires, montant, (int. Monk) 328; depuis octobre 1906, (int. Borden) 329 ; emprunts temporaires, (mot. Monk pour doc.) 575; emprunt du 17 août 1907, (int. Foster) 586; commission payée sur renouvellement de l'emprunt de 1874, (int. Foster) 12077; le dernier emprunt canadien à Londres, montant, (int. Foster) 12806, 13291; emprunts ou avances temporaires, 31 mai et 30 juin 1908, (int. Foster) 13291.

Enderby: protection des côtes, (sub.) 14025.

Entrepôts frigorifiques: construction, aide, (int. Smith) 249, (mot. Foster pour doc.) 1807, 2394; entrepôt à Elgin-est, construction, (int. Marshall) 367; compagnie d'entrepôts du Nouveau-Brunswick, affermage de terrains, (int. Foster) 584; établissement d'entrepôts dans l'Alberta, (int. Herron) 1752; subventions aux compagnies d'entrepôts, (int. Lalor) 2009; compagnie de Saint-Jean, actionnaires, valeur, etc., (int. Lalor) 2010; rapport du commissaire de l'emmagasinage à froid, (dépôt) 2855; réfrigération à Saint-Jean, (mot. Foster pour doc.) 3712; service frigorifique, correspondance à ce sujet, (mot. Foster pour doc.) 3833; entrepôts frigorifiques au Nouveau-Brunswick, coopération du

Entrepôts frigorifiques—*Suite.*
Gouvt.? (int. Porter) 9716; (explication Pugsley) 9791; voir aussi "Boitte", lettre "B").
Entrepreneurs: cautionnements, (int. Foster) 1158.
Escoumains: travaux, (sub.) 12636.
Esquimault: station navale, entretien, (int. Borden) 1163, (mot. Borden pour doc.) 1175; prise de possession par le Canada, (int. Smith) 1346; garnison et moyens de défense, (int. Smith) 1346; bassin de radoub, transféré aux gouvt. fédéral par autorités impériales, (mot. Macdonell pour doc.) 2988.
Estacades: flottants, dans eaux internationales, réglementation, bill (n° 105) à cette fin, 1ère l., 3794.
Estacade du Gouvernement dans la rivière Saguenay: usage, (int. Perley) 191.
Estevan: bureau des terres, (sub.) 8984, 14009.
Exportations: chiffre, (int. Foster) 366; en 1906-1907, (int. Foster) 1158; quantité de marchandises exportées en compartiments frigorifiques, pendant les douze mois expirés le 1er mars 1908? (int. Armstrong) 6702.
Expositions: régionales, subventions depuis cinq ans? (int. Beauparlant) 4584; sommes dépensées pour expositions, (int. Armstrong) 4775; exposition de Jamestown, participation, (int. Armstrong) 5294; exposition anglo-française, à Londres, échantillons canadiens, achat, (int. Monk) 8839, participation du Canada, frais, (int. Monk) 8840; expositions, (sub.) 11083, 13536.
Ewart, David: architecte, expert, construction des édifices de la rue Sussex, (sub.) 5957.
Extincteurs à incendie: fourniture à l'Etat, (observ. Taylor), débat, 8002 et suiv., (explication sur un fait personnel, par l'hon. M. Brodeur) 8027; (mot. Foster pour doc. originaux) 8322, 9726; extincteurs pour édifices publics à Ottawa, achat, (int. Taylor) 1572, (mot. Taylor pour doc.) 1757, 5038; (rép. par M. Pugsley) 5909.

FAIRVILLE: édifice public, (sub.) 14000.
Falconer, M.: services au ministère des Chemins de fer, (int. Foster) 5293.
Falconer, Kenneth: emploi, combien lui a-t-on payé ou a-t-on encore à lui payer? (int. Blain) 11025.
Falconer, M. A. K.: paiements à lui faits depuis septembre 1907? (int. Foster) 9309.
Farnham: bureau de poste, améliorations, (int. Bergeron) 6697; (sub.) 7642.
Fer: prime, paiements, (int. Wilson) 4413.
Fermes d'expérimentation: ferme d'Ottawa, outillage, etc., (mot. Jackson pour doc.) 578; ferme d'expérimentation pour le district de Québec, création, (int. Paquet) 2686; vente d'animaux de race à la ferme d'Ottawa, en 1906 et 1907, (mot. Jackson pour doc.) 2896; nombre, situation, dépenses, etc., des fermes d'expérimentation, (int. Lapointe) 4051, (int. Armstrong) 4775; nouvelles fermes, dans quelles provinces seront-elles établies? (int. Lapointe) 8369; en sera-t-il établi une à Québec?, (int. Robitaille) 8569; fermes d'expérimentation, (sub.) 11440, 13180, 14013.
Fernie, C.-A.: édifice public, (sub.) 5962.
Ficelle d'engerbage: consignations expédiées, a qui? (int. Elson) 10178.
Finances: ministère, appointements, (sub.) 661; ministère, (sub.): dépenses casuelles, 5809; situation financière du pays, (observ. Foster), débat, 14097 et suiv., (projet de résolution Foster) 14118, rejeté, 14149; allusion de M. Foster à certains points du discours de M. Fielding à ce sujet, et explication, 14265 et suiv.
Fish-Island: phare, nomination du gardien, (int.
Fitzpatrick, sir Charles: délégué à la conférence de La Haye, (int. Sproule) 8687.
Fleuve Saint-Jean: enlèvement de troncs d'arbres, soumissions, (int. Fowler) 3605; quais où se fait sentir la marée, (sub.) 12285, 12601; fleuve Saint-Jean, et ses tributaires; quais, (sub.) 14018.
Fleuve Saint-Laurent: dragage, dépenses, (int. Schaffner) 1750, (mot. Schaffner pour doc.) 2253; barrage projeté vis-à-vis Cornwall, (mot. Gervais pour doc.), débat, 3104 et suiv.; dragage, (sub.) 5247; brise-glace à l'embouchure de la rivière Saint-Jacques, (sub.) 12647.
Foin: expédié en Afrique, réclamations, (int. Bennett) 6052.
Foin et paille du Canada: interdiction en Angleterre, (int. Armstrong) 4964.
Fonds: placement en fidéicommis, (int. Borden) 181.
Forages: gaz, houille et pétrole, (sub.) 13824.
Forçats, voir aussi "Détenus", lettre "D": travail, adjudication, (int. Verville) 251.
Force motrice: permis accordés pour exportation, (int. Foster) 376.
Forestiers indépendants: tripotage des fonds par MM. Foster, Fowler et Bennett, article du "Canada', (question de privilège par MM. Fowler et Bennett) 6277.
Fortifications: en voie de construction à Québec et à Lévis, (int. Worthington) 6960.
Fort-William: dragage, coût? (int. Bennett) 9256; améliorations, (sub.) 12753.
Foster, Frederick: emploi, (int. Clements) 13289.
Fournitures: destinées à l'Etat. Devraient être achetées sur soumissions et sous direction d'une commission, (projet de résolution Foster), débat, 6064 et suiv.; amend. Fielding, 6089-6090, mis aux voix et adopté, 6145; sous-amend. Blain, 6112, mis aux voix et rejeté, 6143; projet de résolution Foster, mis aux voix et adopté, 6147.
Fraser, A. W., C.R., paiements à lui faits par le département de la Justice, (int. Blain) 3086, retenu comme avocat au sujet de l'acquisition des propriétés de la rue Sussex, (int. Marshall) 3606.
Fraser, Donald: emploi, (int. Cockshutt) 5421; (int. Fowler) 5714.
Fraser, G.: restitution de droits de douane, affaire Huntingdon, déclaration de M. R. L. Borden, (explication par M. Kennedy) 9910.
Fredericton: inégalité de traitement en matière de prix de transport, correspondance, (mot. Crocket pour doc.) 2486, 2648; cuisine et salle à manger pour les casernes, (sub.) 14000.
Fromage: exportations, (int. Morin) 2245; chambre de maturation de Brockville, cédée à bail, (int. Broder) 4052.
Frontière: construction de bâtiments sur la frontière, (int. Walsh) 372, (rép. par sir W. Laurier) 372, 540.

Fruits: inspection, application de la loi y relative, (int. Lalor) 1569, (observ. Blain) 2858; nombre de jours consacrés à l'inspection pendant dernière saison, (int. Smith) 3088; poursuites en vertu de l'acte relatif au marquage, (int. Porter) 5036; marque des fruits, bill (n° 148) pour modifier loi y relative, 1ère l., 6505.

Fushimi: prince, réception au Canada, (sub.) 6044.

Fusils: autres que le fusil Ross, achat, (int. Worthington) 1169; combien achetés depuis 1896? Prix, etc., (int. Léonard) 5904.

Fusil Lee-Enfield: combien achetés et à quel prix? (int. Worthington) 6959; accident à Rockliffe, (int. Hughes) 10492.

Fusil Ross: commandes et paiements y relatifs, (int. Foster) 175; compagnie du fusil Ross, négociations au sujet de la vente ou du transport de son contrat, (int. Worthington) 186; fonctionnaires publics employés à la fabrique de fusils Ross, (int. Worthington) 381, (mot. Worthington pour doc.) 581; rapports adressés au Gouvt. au sujet de la valeur du fusil Ross, (mot. Worthington pour doc.) 578, 2105; marchés passés avec la compagnie pour fourniture du fusil Ross, (mot. Worthington pour doc.) 579; modèle scellé du fusil Ross, disparu, a-t-il été retrouvé? (int. Worthington) 3351; distribution des fusils Ross, (int. Worthington) 3352; baïonnettes, mesures prises pour en obtenir pour les fusils Ross, (int. Taylor) 3611; combien de fusils Ross déclarés inutilisables par les commandants de districts? (int. Worthington) 3993; tir à la cible avec ce fusil, suspendue, (int. Worthington) 4000; inconvénients et infériorité du fusil Ross, (int. Worthington) 4053; fabrique de fusils Ross, établissement sur Plaines d'Abraham, (mot. Lennox pour doc.) 4058; aliénation des Cove Fields, en faveur de la compagnie des fusils Ross, (int. Lennox) 4582; état des affaires de la compagnie, (mot. Worthington pour doc.) 4973; scandale du fusil Ross, article du "Citizen", (explic. Borden) 5170; qualités et défauts du fusil Ross, (mot. Worthington pour doc.) 5432; fusils Ross remis à la gendarmerie à cheval, (int. Worthington) 5485; baïonnettes et autres parties de l'armement, fabrication, correspondance avec compagnie Ross à ce sujet, (mot. Worthington pour doc.) 5717; rapport du comité des comptes publics au sujet du fusil Ross, dépôt, retard, (int. Borden) 5985, (int. Worthington) 6179; adoption d'une baïonnette pour fusil Ross, (int. Worthington) 6047, 6520; nombre de fusils Ross en usage, (int. Taylor) 6047; sommes payées à la compagnie du fusil Ross, depuis 1er janvier 1908, (int. Worthington) 7556; épreuve du fusil Ross, faite en Angleterre, article du "Citizen", (dénégation par le ministre de la Milice) 8554, coût du fusil Ross, (int. Worthington) 8561; convention pour fourniture de baïonnettes? (int. Worthington) 8563, 8838; combien payé par le Gouvt. pour fusils Ross déjà complétés et livrés? (int. Foster) 8568; (observ. Worthington sur fusil Ross), débat, M. Worthington, 9324; sir Frederick Borden, 9379; M. Sam. Hughes, 9457; M. Fowler, 9483, 9501; M. R. L. Borden, 9505, amendement Worthington, 9379, mis aux voix et rejeté, 9522; insinuations de M. Bergeron à M. Hughes, au sujet de M. Worthington, prétendus tripotages de ce

Fusil Ross—*Suite.*

dernier dans l'affaire du fusil Ross, (dénégation par M. Bergeron) 9560; explication de M. Hughes) 9778; rapport du major Gaudet sur le fusil Ross, (int. Worthington) 10177; accident à un fusil Ross, explosion, (int. Hughes) 1102, 12071.

Fusils Sutherland: hausses, achat, (int. Worthington) 591, fabrication, (int. Foster) 5428; marché passé avec compagnie pour achat de hausses, (int. Worthington) 5484; correspondance à ce sujet, (int. Worthington pour doc.) 5718.

GAETS Frères: paiements à eux faits, (int Ames) 11023.

"Gazette d'Arthabaska": privilège du transport par la poste, accordé à ce journal par le receveur de la poste, (int. L. Lavergne) 6332.

"Gazette", de Montréal: achat de son immeuble pour y ériger hôtel des Postes, (int. Taylor) 4055.

"Gazette du Travail": où imprimée? Coût? etc., (int. Bergeron) 6706.

Gammell: Dame Edith Maud Rosario, bill (n° 139) pour lui faire droit, 1ère l., 6179; 2e l., 6472; comité, 7483; 3e l., 7484.

Gananoque: service postal, négligence, (int. Taylor) 592; phare, qui en est le gardien? (int. Taylor) 8778.

Garthby, P.Q.: quai, construction, (int. Roche) 3996.

Gaudet, Victor, avocat: services professionnels, (int. Walsh) 1166; emploi, (int. Bergeron) 536, enquête par lui faite à Sorel, transmission de son rapport, (int. Bennett) 5644, 5815, (int. Bergeron) 7322, 7437, 8315; (dépôt du rapport par M. Brodeur) 8557.

Gendarmerie royale à cheval du Nord-Ouest: bureau du contrôleur, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 9280; solde du corps, et approvisionnements, (sub.) 9281; pensions, et indemnités pour blessures, (sub.) 9289.

Général: nominations au grade de, (int. Stanfield) 5301.

Gentilly: dragage, (int. Monk) 4051, 4416.

Géodésie: études, emploi de M. James Menzies, érection d'une tour au lac Charleston, (int. Taylor) 1404.

Géologie: commission des études, usage de son yacht à Moose Factory, par le Gouvt., (int. Armstrong) 11790.

Georgetown, (I.P.-E.): édifice public, (sub.) 7526, 7528.

Gillis: condamné pour assassinat, élargissement, (int. Ward) 530.

Gilmore, Edith May: bill (n° 164), pour lui faire droit, 1ère l., 8772; 2e l., 9015; comité et 3e l., 10979.

Giraud, Eugène-François: brevet à lui accordé, bill (n° 52), déposé par M. Gordon, 1ère l., 1153; 2e l., 1527; 3e l., 2434.

Girouard, J. E.: est-il encore membre du conseil du Yukon? (int. Foster) 12538.

Glace-Bay: édifice public, (sub.) 7480; port, améliorations, (sub.) 11785.

Glencoe: nouveau bureau de poste, (int. Clements) 3998; édifices publics, (sub.) 7834, 7847; édifice public, (sub.) 14003.

Glucose: importation, de 1907 à 1908, (int. Ganong) 7314.

Goderich: camp militaire, (int. Bristol) 10176; port, (sub.) 12706; brise-lames, (sub.) 14024; quai, réclamations relatives à sa construction, (sub.) 14024.

Goélettes: saisie illégale, indemnités aux propriétaires par gouvernement russe, (int. McCarthy) 708.
Gore: quai au débarcadère, (sub.) 12706.
Gouverneur général: bureau du secrétaire, (sub.) 632.
Grâce: exercice du droit de, en faveur de Agnès Ballum Kun, de Sydney, (int. Borden) 9782, 10039; dossier sur l'exercice du droit de grâce, (int. Foster), rép. de M. Aylesworth, 13740.
Grains: (voir "Récoltes", lettre "R"); commission royale sur les grains, rapport, dépôt, (int. Staples) 632, (int. Staples) 2468; (int. Lake) 4391, 4489; grains de semence, distribution au Nord-Ouest, (int. Lake) 718, (observ. Sifton), débat, 1405 et suiv., (sub.) 2868; bill (n° 94), (M. Fielding) à cette fin, 1ère l., 2e l., comité, 3e l., 2881, 2882, 2885, (observ. Lake), débat, 2999 et suiv., (amend. Lake) 3003, mis aux voix et rejeté, 3042, (suite du débat sur observ. Lake) 3028; nomination de M. Leech pour distribution de grain de semence, (int. Roche) 3151; achat de grain pour distribution, (int. Martin) 3268, 3832, (int. Lefurgey) 3896; inspection de grains, revenus et dépenses, (int. Armstrong) 4776; distribution des grains de semence dans l'Ontario, (int. Boyce) 5643; production des grains de semence de qualité supérieure, encouragement, (sub.) 5742; graines de semence, distribution, (observ. Lennox) 6948, décret modifiant règlements y relatifs, (int. Lennox) 7315; combien de graines de semence acheté par le Gouvt., pour distribution? (int. Maclean) 8572, à quel prix? etc., (int. Borden) 10604; bill (n° 188) pour modifier la loi des grains, 1ère l., 11241; 2e l. et comité, 13191, 13872; 3e l., 13888; pour encourager la production et l'usage de bonnes graines, etc., (sub.) 13538; achat de graines de semence dans l'Ile du Prince-Edouard, (rép. Oliver à int. Fowler) 13723, à (mot. Foster pour doc.) 14199; inspection des grains, bill (n° 203) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 13228; 2e l. et comité, 13704, 13872; 3e l., 13880.
Grand-Bend: quai, construction, (int. Armstrong) 5300; jetée, (mot. Armstrong pour doc.) 4586, 6507, 8076, coût, réparations nécessaires, etc., (int. Armstrong) 9312.
Grand-Falls: édifice public, (sub.) 14000.
Grand-Forks: édifice public, (sub.) 14011.
Grand-Marais (lac Winnipeg): port, travaux, (sub.) 12749.
Grands Méchins: brise-lames, (sub.) 12636.
Grand'Mère: édifice public, (sub.) 14001.
Grandes-Piles: digue, dépenses, (int. Robitaille) 13716.
Grande-Rivière: quai, soumissions, (int. Lefurgey) 8777; quai, (sub.) 12636.
Grande route de l'Etat: condition défectueuse, (int. Talbot) 1808.
Graphite: publication à ce sujet, frais, (int Armstrong) 5296.
Greenwood: édifice public, (sub.) 14011.
Greffier de la couronne en chancelledie: dépenses casuelles, (sub.) 11016.
Grèves: grève d'Owen-Sound, mesures prises pour y mettre fin, (int. Borden) 9011; grève des ouvriers de M. Peter Lyall, construction de l'annexe de l'hôtel des postes à Montréal, mesures à prendre pour y mettre fin, (int. Verville) 9013; grévistes de Brantford, arrêtés pour avoir monté la garde, (int Cockshutt) 10494.
Grey, (comté): maculation des bulletins par le registrateur, (explication par M. Telford) 11866.
Grosse-Isle: quarantaine, (sub.) 7643, 7644.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8044, 14003.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, (int. McCarthy) 585, (int. Hughes) 11556; projet de résol. Oliver, 3901, 3956; bill (n° 109) à cette fin, 1ère l., 3985; 2e l. et comité, 13229; médailles pour le 3e contingent, (int. Hughes) 1155.
Gunn, M. B. B., député: décès, éloge par l'hon. M. Fielding, et par M. R. L. Borden, 450.
Gunnip, James: vieil employé, demande de secours, (int. A. A. McLean) 3996.

HACKETT, capitaine: surveillance sur rivière Détroit, discontinuation, (int. Clements) 8096.
Halifax: remplacement des troupes canadiennes par des troupes anglaises, (int. A. La vergne) 1341; garnison et moyens de défense, (int. Smith) 1346; garnison, provisions, (int. Foster) 1574; bassin de radoub, transféré au gouvt. fédéral par autorités impériales, (mot. Macdonell pour doc.) 2988; solde de la garnison, en souffrance, (int. Borden) 5910; approvisionnements de la milice active, marchés à ce sujet, (int. Worthington) 6704; bâtiments pour immigrants, (sub.) 7484; hôpital d'hiver à l'île Lawlor, (sub.) 7516; bureau de douane, construction, à qui adjugée? (int. Blain) 7558.
Hall's-Harbour: brise-lames, (sub.) 11786.
Hamilton: salle d'exercice, agrandissement, (sub.) 8056; hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 8060.
Harrison: édifice public, (sub.) 14003.
Harvey-Bank: quai, (sub.) 14017.
Haut commissaire: appointements du personnel de son bureau, augmentation, (int. Lennox) 11263.
Haute cour subsidiaire de l'ancien ordre des Forestiers du Canada: bill (n° 62), y relatif, déposé par M. Guthrie, 1ère l., 1336; 2e l., 1528; comité, 5292, 5394; 3e l., 5395.
Hawkins, Dr A. C.: emploi, (int. Daniel) 3557.
Higgin's-Shore: quai, plongement, (int. Lefurgey) 721.
Hillsborough: édifice public, (sub.) 14000.
Hindous: débarqués à Vancouver, rapatriement, (int. Macpherson) 5568; exclus du territoire canadien, (observ. Foster) 5730.
Hodgins, M. le major: retraite du service de la commission du transcontinental, (int. Borden) 381, 536, (mot. Borden pour doc.) 580; accusations portées par M. le major au sujet du transcontinental, enquête, rapport, (observ. Geoffrion) 12883; amend. Lennox, 12909, rejeté, 13011; affaire Hodgins, honoraires de l'avocat, payés par le Gouvt., (mot. Macdonald) 14262; M. Hodgins accusé d'avoir une classification vicieuse de cette division, (int. Borden) 7168, 7255, (rép. par sir W. Laurier) 7319; mémoire de l'h. M. Parent, (dépôt par sir W. Laurier) 7435; comité pour étudier affaire Hodgins, (mot. Laurier) 7559, 7676; 1er rapp. du comité, (M. Geoffrion) 8914.
Hogg, W. D., C.R.: paiements à lui faits depuis 1896, (int. McLean) 3088.
Holliday, A. P.: allocation additionnelle, (int. Lennox) 5715.
Homard: pêcheries à l'Ile du Prince-Edouard, permis restreints à certains particuliers, plaintes, (int. Lefurgey) 2476; pêche de pe-

Homard—*Suite.*
tits homards, (int. McLean) 2893; gardiens des pêcheries de homard, (int. Léonard) 2893; pêche et mise en conserve, pétition des pêcheurs de Savage-Harbour, (int. Martin) 4581; permis de pêche et de mise en boîte, à l'Ile du Prince-Edouard, pétitions, (int. Martin) 5716, 10605; modification des règlements concernant la pêche, (int. McLean) 6958; refus de permis en 1907 et en 1908, (int. Fowler) 9923; condamnations pour pêche prohibée, en 1907, (int. Lefurgey) 10747; longueur légale des homards à Saint- Jean, (int. Daniel) 10749; permis de pêcher dans la rivière John, (int. Maclean) 11020; pêche dans le comté de Pictou, (int. Borden pour doc.) 13416.
Homesteads: inscriptions, (int. Lake) 2013.
Homestead: demandé par Fred. Hintz, (int. Porter) 6523.
Homestead de Roderick McLeod: inscription, les conditions ont-elles été remplies? etc., (int. Lake) 6699.
Homestead Ramsland: paiements par M. Ramsland, (int. Lake) 5430.
Hôpitaux de marine: (sub.) 6044.
Hôpitaux de Saint-Boniface et de Winnipeg, (sub.) 10458.
Hopkins, Wm H., emploi, (int. Wright) 3994.
Hôtel de la compagnie du Grand-Tronc: construction, cession dune partie du parc de la Côte-du-Major, (projet de résolution Pugsley) 1648 et suiv., débat, 2305 et suiv.; bill (n° 89) à cette fin, 1ère et 2e l., 2344; comité et 3e l., 12665, 12688.
Houille: (voir aussi "terres fédérales, lettre "T"); exportation de la N.-E. et du Cap-Breton, (int. Martin) 5710; demandes de concessions houillères, noms et adresses des détenteurs actuels, (int. Ames) 6050; droits égaux à accorder aux voiliers et steamers concernant transport de la houille, (mot. Martin pour doc.) 6525; coke admis en franchise, pourquoi? (int. Zimmerman) 7254; expédition de la houille des houillères, (observ. McLean), débat, 8099 et suiv.; fourniture de houille pour garnison d'Halifax, (int. Daniel) 10493; redevances perçues sur houille extraite des carrières de l'Alberta et de la Saskatchewan, (int. Lake) 13014.
Hull: importations, (int. Monk) 12291; bureau de poste, recettes, (int. Monk) 12292.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8984.
Hunter, Henry C., emploi, (int. Stanfield) 1345, 3351.
Hunter, M., sous-ministre des Travaux publics: paroles blessantes à l'adresse des Canadiens-français, (int. Robitaille) 8861.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène, (projet de résolution Clarke), débat, 2652 et suiv.
Hyman, hon, C. S.: démission, (int. Foster) 173.

ILES: de l'Océan arctique, où le capitaine Bernier a planté le drapeau, (int. Foster) 5706
Ile Badgley: empiètement de propriété, (int. Bennett) 2009, 2301.
Ile Brier: appareils à signaux, (int. Foster) 9710, sifflet de brume, installation, (int. Mc Lean) 9924.
Ile-au-Caribou: chaussée, (sub.) 11782.
Ile Griffith: vente, (int. Bennett) 1570.
Ile Juniper: quai, (sub.) 14024.
Iles de la Madeleine: brise-lames et jetées, (sub.) 12639.
Ile aux Perdrix: provisions, (int. Daniel) 1166.
Ile du Prince-Edouard: bureau de poste, service quotidien, (int. Martin) 370; phares, approvisionnement, (int. McLean) 373; pêcheries, protection, (int. Lefurgey) 375; forage pour trouver de la houille, (int. Martin) 536; tunnel, construction, (int. Martin) 584, (int. Lefurgey) 10365; transport de fret entre cette île et la terre ferme, (int. Martin) 874, (mot. Martin pour doc.) 970; chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et de Tignish, recettes, (int. Martin) 879; embranchement de Stanley-Bridge et New-London, construction, (mot. McLean pour doc.) 882; communications ininterrompues avec la terre ferme en hiver, (int. Chisholm) 927, (int. Martin) 1154, 1255; chemin de fer, plaintes à son sujet, (int. Martin) 1170, horaire, (int. Martin) 1170; service des dépêches, (mot. Martin pour doc.) 1249; abandon et rétablissement du service des steamers d'hiver partant de Charlottetown, (mot. Martin pour doc.) 1574; travaux publics de 1873 à 1907, (int. Lefurgey) 1753, (mot. Lefurgey pour doc.) 2254; chemin de fer, appointements des chefs de gares, (int. Lefurgey) 3350; gare à Charlottetown, construction, (mot. McLean pour doc.) 3356; chemin de fer, construction de lignes d'embranchement, (mot. Martin pour doc.) débat, 3357 et suiv.; tunnel, construction, (mot. Martin pour doc.), débat, 4780; avocats employés par le gouvt. fédéral dans l'Ile, (int. McLean) 4964; embranchement de Stanley-Bridge, pétition à ce sujet, (int. McLean) 5034; subvention à l'Ile du P.-E., paiement, (int. McLean) 5294; chemin de fer, ateliers à Charlottetown, (mot. McLean pour doc.) 5301; nouveau brise-glace pour service d'hiver, (int. Hughes) 6057; correspondance entre gouvt. de l'Ile et celui du Dominion, concernant non réalisation des conditions de l'union et dommages en résultant, (mot. A. A. McLean pour doc.) 6063; embranchement de Belfast à Murray-Harbour, amélioration du service des trains, (mot. Martin pour doc.) 6524; réduction des tarifs sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (mot. Martin pour doc.) 6526; gare d'Alma, construction, (int. Lefurgey) 6956; prolongement du chemin de fer, pétition à cette fin en 1906, (int. Lefurgey) 8778; service de bateaux à vapeur entre l'Ile et la Nouvelle-Ecosse, discontinuation, (int. Lefurgey) 8778; câble entre l'Ile et la terre ferme, rupture, (observ. Martin) 8835, (int. Martin) 8914; nouveau steamer pour service, coût, (int. Hughes) 8840; vente de journaux sur chemin de fer, privilège accordé sur soumissions? (int. Lefurgey) 8840; rétablissement des communications télégraphiques entre l'Ile et la terre ferme, (int. Lefurgey) 9105; deux trains par jour sur le chemin de Murray-Harbour, (mot. Martin pour doc.) 10605; embranchement de Montague, prolongement, (mot. Graham) 11976; embranchement de Harmony à Elmira, (projet de résol. Graham) 12656, 13032; bill (n° 202) à ce sujet, 1ère l., 13033; 2e l., 13264; comité, 13267; 3e l., 13280.
Ile Stanley (lac Saint-François): quai, (sub.) 5977.
Ile Stoney: quai, (int Bennett) 5899.

Ile Lennox: quai, (int. Lefurgey) 8841.
Ile Tancock: brise-lames, (sub.) 11788.
Immigrants: nombre des immigrants français, (int. Paquet) 183; nombre des immigrants belges, (int. Paquet) 184; immigrants rapatriés, (int. Paquet) 185; immigrants indigents à Toronto, aide, (int. Macdonell) 194, 225, (int. Sproule) 448; immigrants arrivés depuis les dix mois expirés le 31 octobre, (int. Brabazon) 253; immigrants placés par M. Dunne, (mot. Wilson pour doc.) 576 immigrants polonais en détresse à St-Thomas, Ont., (int. R. Smith) 589; circulaires trompeuses à l'adresse des immigrants, (int. Borden) 629; immigrants d'Orient dans la Colombie-Anglaise, nombre, (int. McCarthy) 718; nombre d'immigrants arrivés au Canada, (mot. Paquet pour doc.) 724; soin donnés aux immigrants à Teulon, (int. Staples) 924; immigrants salutistes, 20,000 depuis deux ou trois ans, tous employés, moins un cent, déclaration du général Booth en Angleterre, (int. Marshall) 2479; immigrants envoyés au Canada par le bureau central d'immigration à Londres, sommes payées à cette fin, (int. Verville) 2636; immigrants japonais en Colombie-Anglaise, *habeas corpus*, (int. Monk) 3896; combien d'immigrants arrivés en avril, mai et juin 1907, (int. Monk) 2991; réponses de Kent-ouest à question concernant immigrants, (int. Clements) 3999; immigrants japonais arrivant par voie des Etats-Unis, (int. Monk) 4055; à combien de Japonais a-t-on permis d'entrer au Canada depuis 1er février 1908? (int. Macpherson) 4412; recrutement des immigrants, fraudes, (observ. Monk) 5039; immigrants rapatriés, au frais de qui, (int. Wilson) 5295; hôpitaux d'observation des immigrants, dépenses, (int. Wilson) 5297; immigrants européens entrant par voie des Etats-Unis, (int. Schaffner) 5297; entretien des immigrants après leur débarquement, frais, (mot. Schaffner pour doc.) 5717; quels immigrants seront refusés? paroles de M. J. O. Smith, agent à Londres, (observ. Sproule) 5733; immigrants arrivés à Chatham, Ont., renvoyés, (int. Clements) 6058; combien d'immigrants arrivés par steamer *Montréal* le 5 avril courant ont subi examen médical? (int. Monk) 7250; immigrants arrivés à Chatham, renvoi de cinq familles, (int. Clements) 7251; obligés d'avoir $200, en arrivant, (int. Lennox) 11562.
Immigration: arrangements avec agences en France, (int. Paquet) 184; agents envoyés en Angleterre et en Irlande, (int. Wilson) 188; immigration chinoise, décision de la cour suprême, N.-E., (int. Macpherson) 534; paiements aux agents d'immigration, (int. Clements) 535; agents envoyés en Grande-Bretagne et en Europe, (mot. Wilson pour doc.) 578; loi de la Colombie-Anglaise, révocation, par le Gouvt. fédéral, (int. Macdonell) 589; agents dans Elgin-est, (int. Marshall) 719; immigration orientale, mesures à prendre pour la restreindre, (projet de résol. Smith), débat, 725 et suiv.; nomination d'agents au Nouveau-Brunswick, (int. Wilmot) 874; dans l'Ontario, (mot Clements) pour doc.) 1176, 3152, 3284; bill (n° 65) pour modifier la loi sur l'immigration, 1ère l., 1336; primes à l'immigration, (int. Lavergne) 1340, (projet de résolution Cockshutt), débat, 1349 et suiv., 3416 et suiv.; agents
Immigration—*Suite.*
dans Kent-ouest, paiements à eux faits, (mot. Clements pour doc.) 1574; immigration asiatique, attitude de la Colombie-Anglaise, (observ. D. Ross), débat, 1811 et suiv.; agents dans le Royaume-Uni, (int. Wilson) 2252; décrets du conseil actuellement en vigueur au sujet de l'immigration, (mot. Wilson pour doc.) 2254; agents dans les îles Britanniques, (int. Wilson) 2487; primes à l'immigration européenne, augmentation, (int. Ames) 3556; primes aux agents d'immigration dans l'Ontario, (int. Clements) 3613; noms, lieux d'emploi, rapports, etc., de tous les agents, (int, Wilson) 3997; agents en Italie, (int. Verville) 4774; immigration japonaise, débat à la diète du Japon, (observ. Borden) 4936; primes, abolition, (avis de mot. Monk) 4970; fraudes dans le service à Halifax, (int. Borden) 5172, 5814, 5910, 6769; dépenses faites, primes payées pour l'immigration, (int. Herron) 5296; immigration, dépenses aux Etats-Unis, (int. Schaffner) 5297; primes payées depuis 1896, (int. Blain) 5482; bill (n° 135), pour modifier loi sur l'immigration, immigrants venant d'un autre pays que celui de leur origine, 1ère l., 5907; 2e l. et comité, 6731; 3e l., 6824; immigration, dépenses générales, (sub.) 6009; dépôt d'East-Selkirk, animaux et effets, comment en a-t-on disposé? (int. Staples) 6701; nécessité de restreindre l'immigration, d'abolir les primes, (mot. Monk), débat, 6978 et suiv., 7139 et suiv., 7323, (vote) 7431, 7257 et suiv.; prime aux agents, en Belgique et en France, (int. Bergeron) 7252; abolition des primes, (int. Robitaille) 7813; immigration dans la Colombie-Anglaise, décret du conseil pour la réglementer, (int. Lennox) 8558, 9012, 9323; prétendues fraudes commises à Halifax par agents, (int. Borden) 9009; enquête à ce sujet, dépôt du rapport, (mot. Borden pour doc.) 9562; renseignements au sujet d'un des fonctionnaires, (int. Borden) 9781; règlements appliqués aux sujets britanniques, (int. Hughes) 10239; (sub.), appointements des agents, 5251, 10311, 10423, 10439 et suiv.; décret réglementant immigration vers l'Ouest, (mot. Lennox pour doc.) 10362; bâtiments pour immigrants, (sub.) 11551, service, (sub.) 13832.
Immgration: chinoise, bill (n° 184) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 10486; 2e l., 11057; comité, 11058, 11270, 11564; 3e l., 11565.
Immigration: japonaise, (voir "Japon", lettre "J", et "Immigration", lettre "I").
Importations: chiffre, (int. Foster) 366; importations allemandes par voie d'Angleterre, (int. Armstrong) 715; importations d'absinthe et de cognac, quantité, (int. Armstrong) 715; importations en 1906-1907, (int. Foster) 1158; importations de France, (int. Daniel) 1171; importations d'urinoirs, d'éviers et baignoires d'Angleterre, (int. Demers) 1567; importations pour consommation intérieure, 1907 et 1908, (int. Foster) 13720.
Impressions et papeterie: département, personnel, (sub.) 635; impressions et lithographie, exécutées en dehors du Canada, (int. Macdonell) 1567, 1798, 2002, (mot. Macdonell pour doc.) 2486; nomination d'un surintendant français des impressions, (int. Robitaille) 13035.

Impressions du Parlement: comité, (mot. Laurier) 327; 3e rapport, (mot. Parmelee pour adop.) 11452.
Imprimerie Nationale: nomination d'un directeur canadien-français, (int. A. Lavergne) 3084; moteurs électriques, (sub.) 8187.
Indiens: terres et îles leur appartenant, (int. Armstrong) 5293; (sub.) impressions et articles de bureaux, 6021; secours aux Indiens indigents, 6022; Indiens des Six-Nations, le surintendant général des Affaires indiennes a-t-il refusé une entrevue aux chefs de leur conseil? (int. Lake) 6523, affaires avec ces Indiens, (mot. Lake pour doc.) 6527.
Indiens de Dokis: vente du bois sur leur réserve, avis à ce sujet, (int. Perley) 7862, (observ. Perley) 8169, (int. Perley) 8562, 11021; vente des terres des Indiens, (observ. Boyce) 13751, amend. Boyce, 13782, repoussé, 13798; Indiens du Nouveau-Brunswick, appointements, (sub.) 13833.
Indiens: (Ontario et Québec), (sub.) 13370; (Nouveau-Brunswick), (sub.) 13377; (Colombie-Anglaise), (sub.) 13394; vente des terres des Indiens; aucune irrégularité commise, aucun privilège accordé, (télégramme de M. Sifton) 14092, (explication par M. Boyce) 14210.
Industrie laitière: rapport du commissaire, (dépôt) 2885; bill (n° 148) pour modifier loi y relative, 1ère l., 6505; comité,
Industrie laitière et fruitière: (sub.) 10900.
Inspections: (sub.) 11616.
Inspection et vente: bill (n° 64) y relatif, déposé par M. Porter, 1ère l., 1336; 2e l., 5449; idem, bill (n° 148), 1ère l., 6505; 2e l. et comité, 7226, 7227 et suiv.
Institut des architectes du Canada: bill (n° 88) déposé par M. J. C. Walsh, pour constituer cet institut en corporation, 1ère l., 2297; 2e l., 2474; comité, 5613, 5644, 6046, 6222; 3e l., 6224; remboursement de l'honoraire de $200, (mot. Ethier) 11792, 11975.
Institut impérial: (sub.) 11141.
Institutrices volontaires du sud-africain, récompense par le Gouvt., (int. Taylor) 2191.
Instruction navale: enseignement de la manœuvre, (int. Macdonell) 1165.
Intercolonial: correspondance des trains à Harlaka (int. Morin) 453; wagons automobiles, construction, (int. Lefurgey) 588; service à Murray-Harbour, (int. Martin) 591; retard d'un convoi à Tatamagouche, (int. Stanfield) 1345; nouveaux ateliers à Moncton, construction, (int. Crocket) 1570, 1571, remise de locomotives à Pictou, construction, (int. Crocket) 1749; wagons-glacières, combien ? (int. Paquet) 1754; acquisition projetée d'ateliers, (mot. Barker pour doc.) 1757; chef de gare à Bear-River, résidence, (int. McLean) 1804; atelier de locomotives à Truro, construction, (int. Stanfield) 2008; intervention des employés de l'Intercolonial dans la politique municipale, (int. Sproule) 2389; permis de circulation gratuite, (int. Emmerson) 2475; prolongation de l'Intercolonial vers les Grands Lacs, (projet de résolution Emmerson, (débat, 2525 et suiv.; navigation d'hiver, construction d'un steamer à cette fin, (int. Lefurgey) 2637; brise-lames, construction, (mot. Taylor pour doc.) 2836; salaires des commis et facteurs du service des marchandises, (int. Stanfield) 3087; frais de voyage payés à certains agents depuis le 31 mars dernier, (mot. Boyce pour
Intercolonial—*Suite.*
doc.) 3090; fourniture de pin dur, marché à ce sujet, (int. Daniel) 3347; ingérence des employés dans les élections, (int. Foster) 3434; correspondance des trains à la jonction d'Harlaka, (int. Morin) 3435; agent des réclamations, (int. Crocket) 3609; fourniture de glace à Truro, (int. Stanfield) 5485; réorganisation de la comptabilité, erreur de chiffre, (explic. Graham) 5486; quais de gare en asphalte, (int. Ganong) 5705; gare de la Rivière-du-Loup, mauvais état, (int. Gauvreau) 5708; revenu des terminus de l'Intercolonial, (int. Stanfield) 5711; trains arrivant en retard à Montréal, wagons officiels attachés aux trains dits "Ocean Limited", (int. Forget) 5714 ; (sub.) installations à Halifax, agrandissement, 5793; matériel roulant, 5794; améliorations à Sainte-Rosalie, 5805; à Pictou, 5805; (sub.) 5949; réclamations contre l'Intercolonial, combien réglées depuis 1er janvier 1908 ? (int. Daniel) 6054, 6274; employés entrés au service de l'Int., au N.-Brunswick, en janvier 1908, combien ? (int. Daniel) 6054; ateliers de réparations à Moncton, location, mise au concours, (int. Daniel) 6061; réclamation de la ville de Truro pour drainage, (mot. Borden pour doc.) 6062; accident à Hanlon's Crossing, (mot. Borden pour doc.) 6062; augmentation du tarif en hiver, (int. McLean) 6266; train "Ocean Limited," quand service commencé et cessé en 1907, (int. Forget) 6328; édifices à Truro, soumissions, (int. Stanfield) 6517; locomotives hors de service, (mot Reid pour doc.) 6525; locomotives employées à remorquer trains de marchandises en 1907, (mot Reid pour doc.) 6525; convois retardés à cause de locomotives défectueuses, en 1907 ? (mot. Reid pour doc.) 6525; combien de tonnes de nouveaux rails d'acier le long de la voie, non employés ? (mot. Reid pour doc.) 6525; réduction des tarifs concernant voyageurs et marchandises. (mot. Martin pour doc.) 6526; employés de l'Intercolonial nommés au Nouveau-Brunswick, en janvier 1908 ? (mot. Daniel pour doc.) 6526; retards des trains rapides d'Halifax, (mot. Daniel pour doc.) 6527; tuyaux de béton, achat, soumissions, (int. Armstrong) 6954; employés participant aux élections, (int. Borden) 7168; accident entre Saint-Hyacinthe et Québec, (int. Hughes) 7321; réclamations pour dommages, réglées depuis 1er janvier 1908, (int. Daniel) 7542; état sanitaire de la gare de Truro, (int. Stanfield) 7558; M. J. A. Pratte, chef de gare et agent de massagerie à la Rivière-du-Loup, (int. Morin) 7804; fourniture de la glace par M. J. A. McDonald, (int. Stanfield) 7805; emploi du français sur l'Intercolonial, (int. A. Lavergne) 8313; paiements à M. Wallberg, pour ateliers de réparations à Moncton, (int. Crocket) 9312; poursuite par M. Buleya, (int. Foster) 9922 ; gare d'Amqui, construction, (int. Monk) 10491; subsides pour l'Intercolonial, $9,000,000, (observ. Foster) 10609, (observ. Graham, etc.) 10610 et suiv.; recettes et frais d'exploitation de l'Intercolonial, en 1908, (int. Fowler) 11023; embranchement d'Oxford à Pictou, construction, (int. Stanfield) 11258, de Pictou aux usines de la compagnie Copper Crown, et de Moncton à Pictou, (ints. Stanfield) 11259-11260; interdiction des con-

Intercolonial—*Suite.*
vois le dimanche, (int. Bergeron) 11260; gare de Pictou, trottoir en béton (int. Stanfield) 11318; barrières à construire à Ste-Monique, (int. Bergeron) 12536; nouvelles traverses, livraison, (int. Stanfield) 12655; (sub.): agrandissements à Halifax, 12842; à Sydney-Mines, à North-Sydney et à Sydney, 12844-12845; à Mulgrave, à Antigonish, New-Glasgow, Stellarton, Pictou, Truro, Spring-Hill-Junction, Amherst Sackville, 12845-12851; doublement de la voie, 12852; ateliers et machines, matériel roulant, agrandissements à Saint-Jean, 12867-74; travaux entre Indiantown et Blackville, 12875; améliorations à Campbellton, 12875, à Sainte-Rosalie, 12876; terrains et installations le long de la ligne, agrandissement, 12876; pour renforcer ponts, 12877; gare du Lac-au-Saumon, construction, (int. Monk) 13289; gare à Trois-Pistoles, construction, (int. Gauvreau) 13289; embranchement de Pictou, (int. Stanfield) 13298; détournement du chemin public pour éliminer un passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville, (sub.) 13398; (sub.): détournement jusqu'aux quais, 13400; amélioration à Fredericton, 13400; détournement de la ligne de Sydney-Mines à la rivière George, 13401; études d'un tracé de Moncton ou Amherst, à Truro, 13402; approvisionnement d'eau, augmentation, 13405; achat de tous les embranchements du Nouveau-Brunswick, études à cette fin, 13407; quand l'embranchement de Pictou a-t-il été détaché de la section Halifax-Saint-Jean et rattaché à la section Sydney-Oxford ? (int. Stanfield) 13417; gare d'Amqui, construction, coût, (int. Monk) 13418; recettes et dépenses de l'Intercolonial, (int. Fowler) 13890, 14190; gare de New-Castle, (int. Fowler) 14191

Intérieur: rapport, (dépôt), (l'hon. M. Oliver) 7; personnel, (sub.) 630; mines, terres, coupes de bois, etc., correspondance, (mot. Ames pour doc.) 4003; dossiers déposés par le min. de l'Intérieur, (int. Crawford) 4411; administration centrale, (sub.) 10156.

Inverness: port de, améliorations, (int. Blain) 6053; édifice public, (int. Blain) 6269; édifice public, (sub.) 7516.

Irrigation: bill (n° 10) y relatif, l'hon. M. Oliver, 1ère l., 243; 2e l., 796; comité, 989 et suiv.; bill retiré, 3081; autre bill (n° 99) déposé par l'hon. M. Oliver, pour modifier la loi sur l'irrigation, 1ère l., 3433; 2e l., et comité, 4865; 3e l., 4869; terres mises à part pour fins d'irrigation, (int. Lennox) 3607; compagnie d'irrigation Robbins, opérations, (mot. Ames pour doc.) 5431.

JAMAIQUE: tremblement de terre, secours aux victimes, (sub.) 6045.

Japon: immigration japonaise, documents y relatifs, (int. Borden) 98, (mot. Borden pour doc.) 885; mesures à prendre pour restreindre cette immigration, (projet de résol. Smith), débat, 725 et suiv.; continuation de l'immigration japonaise, (int. Borden) 982; mission de l'hon. R. Lemieux, résultat, (int. Borden) 1256, date des explications à être données par l'hon. M. Lemieux, (int. Borden) 1481; immigration japonaise, (dépôt de doc. par l'hon. R. Lemieux) 1614; explications de l'hon. R. Lemieux concernant sa mission, (débat) 1649

Japon—*Suite.*
et suiv.; traité japonais, pièces y relatives, (mot. Borden pour doc.) 1999; immigration japonaise, (observ. Borden), débat, 2105 et suiv.; amend. Borden, 2123, rejeté, 2241; agent, du Canada au Japon, nomination, (int. Borden) 4969.

Japonais: indemnité pour pertes subies lors des émeutes à Vancouver, (sub.) 6044; projet d'un établissement japonais au Nord-Ouest, (int. Smith) 7542.

Jetées ou docks: construits ou en voie de construction dans l'Ontario, dépenses, (mot. Armstrong pour doc.) 2486.

Jeunes délinquants: bill (n° 190) les concernant, 1ère l., 11452; 2e l. et comité, 13022; 3e l., 13030.

Johnstone, W. J.: paiements à lui faits, (int. Bennett) 5422.

Joliette: arsenal, (sub.) 14001.

Joly de Lotbinière: lieut.-gouv. de la Colombie-Anglaise, correspondance avec lui, au sujet de la dissolution accordée par lui, à la demande du parti au pouvoir, (mot. Borden pour doc.) 1931.

Journaux: paiements à eux faits, (int. Foster) 529, 970, (int. Herron) 1573, (mot. Herron pour doc.) 1758; port des journaux, (int. Armstrong) 3150; port des journaux hebdomadaires, (int. Armstrong) 3612, 6764; effet des nouveaux règlements des postes quant aux journaux, (int. Armstrong) 5422; remise de taxes postales aux journaux canadiens, (int. Bergeron) 5424; règlements postaux y relatifs, (int. Stanfield) 11861.

Juges: fonctions extrajudiciaires de deux juges de la cour supérieure de la province de Québec, présidents de la commission royale d'enquête sur administration du gouvern. de cette province, (int. Lavergne) 373, 873; insuffisance du nombre de juges dans la prov. de Québec, (int. Lavergne) 873; hon. juge Forbes, nomination, etc., correspondance, (mot. Taylor pour doc.) 933, 1930; (int. Taylor) 2478, 3992; juge additionnel dans le district de Québec, (int. A. Lavergne) 1341; juge puîné, à Essex, nomination, (int. Clements) 2011; hon. juge Cimon, séjour obligé, (int. A. Lavergne) 2301; hon. juge Cimon, mesures à prendre pour le forcer à rester dans son district, (int. A. Lavergne) 2636; hon. juge Magee, causes entendues, par lui et pas encore jugées, (int. Taylor) 2687; démarches de l'hon. juge Cimon pour être nommé juge dans le district de Québec, (int. A. Lavergne) 3085; paiements faits à l'hon. juge Cimon, (int. A. Lavergne) 3085; hon. juge Drysdale, nomination, (int. Taylor) 4968, 5299, (mot. Taylor pour doc.) 5302; hon. juge Britton, commissaire, enquête dans affaire Treadgold, a-t-il été payé? (int. Lennox) 5715; juges devant être nommés à la cour d'appel de la Colombie-Anglaise, traitements annuels, (projet de résol. Aylesworth) 8372, 8573, 8861, bill (n° 165) à ce sujet, 1ère l., 8862; paiement des émoluments des juges, (int. Lennox) 11562, 11674; nomination de trois nouveaux juges à Montréal, (int. Monk) 8863; montant de l'allocation de retraite retiré par l'ex-juge en chef McGuire, (int. Ames) 11023; le Gouvt. va-t-il nommer des juges de la cour supérieure dans la prov. de Québec? (int. Bergeron) 12418, 12801; nomination d'un nouveau juge de cour de

Juges—*Suite.*
comté pour le Manitoba, et de deux nouveaux juges de cour de district pour la prov. d'Ontario, (projet de résol. Aylesworth) 13015, 13182; nomination d'un nouveau juge de cour de comté à Sudbury, est nécessaire, (int. Monk) 13038; bill (n° 206), nomination de nouveaux juges pour le Manitoba et l'Ontario, 1ère l., 13185; 2e l. et comité, 13705; 3e l., 13708.
Justice, ministère: administration centrale, appointements du personnel, dépenses casuelles, (sub.) 10899.

KEARMEY: amélioration à la navigation, (sub.) 14024.
Kelly, J.: allocation, (sub.) 5751.
Kincardine: édifice public, (sub.) 8063.
Kingston: nouvelle remise à canons, (sub.) 8064, 8184; parc d'artillerie, nouveaux quartiers de la garde, (sub.) 8065, 8184; nouvel hôpital pour les batteries, (sub.) 8066, 8185; collège militaire royal, nouveaux quartiers des domestiques, (sub.) 8067, 8185; collège militaire, (sub.) 11443, 12761, 13840; magasin neuf, (sub.) 11444, et autres édifices, (sub.) 11444.
Knowlton: édifice public, (sub.) 7645, 14001.
Kun, Agnès Ballum, (voir "Grâce", lettre "G".)

LAC Adam, C.-A.: endiguement, (int. Bennett) 6060.
Lac à l'Aigle: terrains houillers, vente, (int. Lake) 720.
Lac Ainslee: chenal, améliorations, (sub.) 11783.
Lac Aylmer: quai à Gorthby, (sub.) 12637.
Lac Cameron: niveau de l'eau, tenu plus élevé que l'étiage réglementaire, (int. Hughes) 10238.
Lac Dauphin: abaissement du niveau, (sub.) 12750.
Lac Emilie: inondations, (projet de résol. Hughes) 3100, 3104.
Lachute: édifice public, (sub.) 7648, 14002.
Lac Mégantic: édifice public, (sub.) 7648, 14002; quai, (int. Ames) 10492; travaux, (int. Ames) 11862; jetées, (sub.) 12637.
Lacoste, sir Alexandre, ex-juge en chef de la cour d'appel, prov. de Québec, à sa retraite: participation à la politique, (int. Délisle) 2006.
Lac Pélican: chenal, débouché, (int. Schaffner) 2012.
Lac Playgreen: pas loué, (int. Staples) 6701.
Lac Porter: canal, (sub.) 11821.
Lac Saint-François (Beauce): quai, (sub.) 12633.
Lac Saint-Jean: jetée, (sub.) 12638.
Lac Saint-Pierre: fûts-permanents, (sub.) 4950.
Lac Stoney: quai, construction, (int. Bennett) 5811, 6048; dommages dans le lac Stoney, réclamations, (int. Bennett) 5813.
Lac Témiscamingue: quai, (sub.) 14024.
Lac à la Tortue: réserve forestière, son peu d'importance, (observ. Schaffner), débat, 8010.
Lac Winnipeg: prohibition de la pêche du poisson blanc par remorqueurs, (int. Schaffner) 2477.
Ladysmith: édifice public, (sub.) 14012; quai, coût, (int. Foster) 8564.
Lafontaine, sir L. H.: monument à sa mémoire, (sub.) 11668.
Lainages: industrie des, aide au moyen d'un droit spécifique, (int. Owen) 7323; combien d'ouvriers employés? (int. Macdonell) 7866; pétition, (mot. Foster pour doc.) 14096, (rép. par sir W. Laurier) 14199; industrie des lainages, le Gouvt. va-t-il présenter quelque mesure pour lui venir en aide? (int. Blain) 13416, (int. Lalor) 13740.
Laine: importation de laine crue, (int. Stanfield) 5421.
Lakefield: quai, reconstruction, (sub.) 14024.
Langue française: aux Communes, article du "Soleil", explication de M. A. Lavergne, sur un fait personnel, 1256; pétition en faveur de l'usage de la langue française, (observ. Lavergne) 9305.
Laplante, M.: sous-greffier de la Chambre des communes: augmentation de traitement, de $2,800 à $3,500.
Lard: importé des Etats-Unis, (ints. McLean et Sproule) 5900.
Laurier, sir Wilfrid: sa biographie écrite par un père Jésuite de New-York, paroles de M. Bergeron, entrefilet du "Citizen," (explication par M. Bergeron) 10931.
Lavaltrie: quai, (sub.) 12638.
Lavergne, Armand: démission comme député de Montmagny, (M. l'Orateur), 9707.
Leamington: édifice public, (sub.) 8069, 8185 14003.
Législation: papier à imprimer et reliure, (sub.) 11015.
Lemieux, hon. Rodolphe: ses titres et qualités comme représentant du Canada à Tokio, (int. Foster) 623.
Leonardville: quai, construction, (int. Ganong) 6767; (sub.) 14018.
Le Roi *vs* Aucoin: cause en cour suprême, N.-E., correspondance, (mot. McLennan pour doc.) 580.
Les Eboulements: quai, (sub.) 12638.
Lettre: manquant à un dossier demandé, (int. Foster) 4584.
Lettres: taux du port, avant la confédération, (int. Blain) 8562; port à un sou, recettes postales diminuées de combien, par cette réduction à un sou? (int. Sinclair) 8776.
Lettres de change: substitution de la lettre finale "e" à la lettre finale "r", dans "endosser", bill (n° 142) à cette fin, 1ère l., 6328; 2e l., et comité, 6827; 3e l., 6830.
Levés hydrographiques: frais, (int. Macdonell) 1174.
Lévis: édifice public, (sub.) 7649, 14002.
Ligne "All Red": (voir "Ligne panbritannique", lettre "L").
Ligne panbritannique: négociations à ce sujet, (int. Monk) 368, (int. Foster) 382, 631; discours de M. Sifton à Londres, (int. Foster) 982; lettre remise à M. Sifton, (int. Monk) 983; soumissions, (int. Monk) 6763; terminus en Irlande (int. Monk) 10745; (projet de résolution Laurier), débat, 13034; amend. Borden, 13065, rejeté, 13129.
Lindsay: champ de tir et salle d'exercice, (int. Hughes) 1157.
Liqueurs: vente prohibée sur parcours du Transcontinental, application de la loi, (int. Foster) 8376.
Liquidations: bill (n° 95), déposé par M. A. C. Macdonell, pour modifier la loi y relative, 1ère l., 3081; bill (n° 102), idem, (l'h. M. Aylesworth) 1ère l., 3605; comité et 3e l., 4090; bill (n° 144) pour modifier loi y relative, 1ère l., 6422; 2e l. et comité, 6830; 3e l., 6832.

Listes d'électeurs: revision, appels, paroles de M. Conmee, (explication par M. Boyce) 8374; listes d'électeurs des provinces: (sub.) 11017.
Listowell: édifice public, (sub.) 14003.
Littérature: encouragement, (int. Gauvreau) 1339.
Little-Current: chenal, améliorations, (sub.) 14024.
Little-Sands: quai, réparations, (mot. Martin pour doc.) 2486.
Livres bleus: (voir "Documents," lettre "D").
Livres français: droits de douane au Canada, (int. A. Lavergne) 2243.
Livres techniques de référence et autres publications, (sub.) 11649.
Lockerby et McCombe: paiements à eux faits depuis 1er janvier 1907, (int. Lennox) 12535.
Loggieville: travaux publics, (int. Fowler) 9923.
Loi des élections: (voir "Elections", lettre "E").
Lois provinciales: combien désavouées de 1904 à 1908? (int. R. Smith) 6956.
London: magasin militaire, (sub.) 8070; nouveau gymnase, (sub.) 8070.
Longueuil: édifice public, (sub.) 7659.
Lord Selkirk: terriers et papiers d'Etat, qui les a? (int. Roche) 1751; le Gouvernement a-t-il cherché à se les procurer? (int. Chisholm) 4580.
Lorneville: quai, brise-lames, (sub.) 14018.
Lotbinière: quai, (sub.) 12639.
Louisbourg: hôpital des matelots, (int. McLean) 4579; entrepôt frigorifique, construction, (int. Stanfield) 4583; maître du port, appointements, etc., (int. McLean) 3554, 7864.
Lovell, John, député, décès: éloge par sir Wilfrid Laurier, 243; par M. R. L. Borden, 243.
Lunenburg: édifice public, améliorations, (sub.) 13998.
Lyall, Peter: président du banquet Pugsley, est-il le même qui a obtenu l'entreprise des édifices du transcontinental à Winnipeg? (int. Fowler) 8370.
Lyall, Peter et Fils: matériaux de l'édifice de la "Gazette", permission de les déposer sur le terrain de la commission du port de Montréal, (int. Lennox) 12535.

MAGOG: édifice public, (sub.) 7661, 14002.
Maher, James: réclamation, (int. A. Martin) 3985.
Main-d'œuvre: orientale, embauchage, (int. Foster) 4585.
Malbaie (Gaspé): abri pour bateaux, (sub.) 12639.
Manchester, Dr; détournement de fonds à l'asile d'aliénés de New-Westminster, (int. Bergeron) 12536.
Manitoba: extension des frontières, (mot. Schaffner pour doc.) 884; (observ. Borden) 971; établissement d'un centre urbain, (int. Roche) 1171, 1403; extension des frontières, bill à cette fin, (int. Borden) 1808, 2984, 3153, (int. Roche) 6506, 7867, (int. Borden) 12294; extension des frontières, (projet de résol. Laurier, y relatif) 13420.
Maple-Creek: édifice public, (sub.) 9004, 14010.
Marchandises: transport par eau, bill (n° 178) 1ère l., 9778; (mot. Fielding) au sujet de la 2e l., 14188.
Marcoun, Frank: réclamation (int. Clements) 1168.
Marées: observation des, (sub.) 3328.
Marier, J. E., employé à la commission du Transcontinental, (int. A. Lavergne) 2245.
Marieville: édifice public, (sub.) 7662.
Marine marchande du Canada: loi de la, bill (n° 2) tendant à la modifier, 1ère l., 94; 2e l., 3123, 3143; comité, 3143; bill (n° 12), (idem), 1ère l., 327; 2e l., 593, 3538, 3539; bill (n° 17), idem, 1ère l., 364; 2e l., 3539; bill (n° 183), idem, (M. Brodeur), 1ère l., 10602; 2e l. et comité, 13498, 13708; 3e l., 13889; doc. relatifs à la marine marchande, à la réserve navale, etc., (int. Macdonell) 2988; loi de la marine marchande, modification, (projet de résol. Fielding) 13015, 13282; bill (n° 209) à cette fin, 1ère l., 13286; 2e l. et comité, 13710; comité et 3e l., 13872.
Marine et Pêcheries: ministère, système de comptabilité, réorganisation, (int. Foster) 531, (mot. Foster pour doc.) 884; appointements, (sub.) 1014; réorganisation du bureau de la comptabilité, dépenses, et frais de voyage du ministre, (demande de renseignements par l'hon. M. Foster) débat 4146-4147 et suiv.; 4238 et suiv.; attitude des députés libéraux dans ce débat, article du "Citizen," (explication de M. Talbot) 4389, (dépôt des documents demandés par M. Foster concernant la réorganisation de la comptabilité) 4391, demande de documents par M. Foster au sujet des frais de voyage du ministre, 4391; de l'affaire Bastedo et des frais de voyage du commandant Spain, (mot. Foster pour doc.) 4864, (rép. du ministre) 5031; achat d'approvisionnements, de 1892 à 1896? (mot. Johnston pour doc.) 6526; prétendue inconduite des fonctionnaires, (int. Fowler) 6946; enquête sur le département, par l'hon. juge Cassels, voir "service civil," lettre "S"), situation de trois fonctionnaires suspendus? (int. Borden) 7169; sous-ministre et autres personnes remplissant certaines fonctions, nomination et appointements, (int. Foster) 7316; démission du sous-ministre, M. le Col. Gourdeau, (int. Borden) 7984, 8315, 8375, 8472; projet de résol. Borden contre le min. de la Marine et des Pêcheries, vote, (MM. Bergeron et Lavergne expliquant pourquoi ils n'ont pas voté) 8372 et suiv.; dans quel état est le département? (observ. Foster) débat, 8841 et suiv.; avances faites au ministre (M. Brodeur) et à son secrétaire (M. Willard), pour frais de déplacement, etc., et remboursements, (int. Foster) 9309; qui est maintenant sous-ministre de la Marine et des Pêcheries? (int. Foster) 12539; nomination d'un sous-ministre adjoint, à $3,600 par année, (sub.) 13564; entrepôt de la rue Sussex, employés, (int. Fowler) 13719.
Markham: édifice public, (sub.) 8073, 14003.
Matane: brise-lame et débarcadère, (sub.) 12639.
Matelots: préposé à l'engagement des, lors de la suspension de M. J. U. Gregory, (int. Gauvreau) 12287.
Matériaux pour construction de tunnels internationaux; (déclaration de l'hon. M. Paterson au sujet des droits de douane sur iceux) 14206.
Mattawa: receveur de la poste, (int. White) 7545.

Meaford: port, bill (n° 158) y relatif, 1ère l., 7541; (sub.) 12708.
Médaille au 13e hussards pour service lors de l'invasion fénienne: pourquoi pas encore accordée ? (int. Foster) 14215.
Medecine-Hat: édifice public: calorifère, (int. Reid) 11319.
Mégantic: édifice public, (sub.) 14002
Melbourne: enlèvement de roches et construction de brise-glace, soumissions, (int. Blain) 1247.
Mercier, Aurèle: employé au canal de Soulanges, tué en 1907, (mot. Boyer pour doc.) 6525
Mercredi des cendres: ajournement, (mot. Laurier) 4389, 4487.
Merwin, George T., paiements à lui faits (int. Taylor) 12289.
Messageries: service dans les Provinces maritimes, (int. Martin) 539.
Messages de Son Excellence: ouverture de la session, 1; convention entre la France et le Canada, 6; commission d'économie interne 8; budget, 575; remerciements, 1648; budget, 2467; sanction royale, 3080, 3103; budget. 5352, 13133.
Michipocoten (lac Supérieur) : quai, (sub.) 14024.
Midland: dragage en 1906, soumissions, (int. Bennett) 3354; en 1907, (int. Bennett) 3555, 7541; à qui entreprise adjugée ? (int. Bennett) 6946, coût, etc., (int. Bennett) 8569, 9313; port, (sub.) 12708.
" Midland Times," de Toronto, paiements faits à ce journal, (int. Stanfield) 3349.
Miel: importation depuis 1898? (int. Foster) 8564.
Milford-Haven: quai, (int. Blain) 13718.
Milice: promotions, (int. Worthington) 367, (mot. Worthington pour doc.) 580; 84e régiment de Saint-Hyacinthe, solde, (int. Monk) 875; 62e fusiliers de Saint-Jean, solde, (int. Daniel) 878; solde, enquête à ce sujet, (int. Macdonell) 1345; scrip aux militaires des corps sédentaires, (int. Barr) 2244; solde et allocations, commission d'officiers pour faire enquête, (int. Macdonell) 2248; vivres pour les troupes, (mot. Smith pour doc.) 3152; camps militaires dans les Cantons de l'Est, cette année, (int. Worthington) 3994; munitions de guerre, achat, par quel agent? (int. Worthington) 371; rapport annuel du ministère, (dépôt) 4679; (sub.) exercices annuels, 5913, 5989; approvisionnements et fournitures, 5913; couvertures achetées depuis 1895, (mot. Clements pour doc.) 6768; inspection, par qui faite et combien a-t-elle coûté? (int. Foster) 8568; arriéré d'allocations à la Milice, (int. Worthington) 8839; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 9289; brigade de cavalerie des cantons de l'Est, assistera-t-elle aux fêtes du tricentenaire, à Québec? (int. Worthington) 9717; nouveau corps de milice à Sherbrooke, (int. Worthington) 9717, arriérés d'allocation dus à la milice, (int. Worthington) 9718; camps d'instruction, réunion, au mois de juin? (int. Borden) 10245, réunion des différents camps d'instruction, à quelles dates? (int. Borden) 10306; exercices annuels, (sub.) 10780 et suiv.; chaussures de la milice, article de l'"Evening Journal", (explic. sir F. Borden) 11265; travaux de maçonnerie à Québec, heures de travail, (int. Robitaille) 11319; solde et allocations, (sub.) 12756; appointements et gages, (sub.) 12756; propriétés militaires, construction et réparations, (sub.) 12757; matériel de guerre et autre, (sub.) 12758; vivres et approvisionnements, (sub.) 12759; fanfares et associations de tir et d'artillerie, (sub.) 12761; arsenal du Canada, (sub.) 12764 ; droits de douane, (sub.) 12765; achat d'armes, de terrains, etc., $1,300,000, (sub.) 13135; publication du mémoire du général Lake au sujet de la milice, (mot. Borden) 13414; exercice annuel, y compris revue de Québec, (sub.) 13839, 14223; vente de terrains de l'artillerie, décrets du conseil à ce sujet, ratification, (projet de résolution Fielding) 13892, 14093; bill (n° 218) à ce sujet, 1ère et 2e l., 14094; comité, 14094; 3e l., 14095.
Milice—*Suite.*
Milice et Défense: ministère, traitement du personnel, (sub.) 634.
Mines: département, appointements du personnel, (sub.) 669; concessions de mines depuis règlement d'avril dernier, (int. Smith) 2484; concession de droits miniers dans l'Ouest, (int. Perley) 3353; recettes provenant des mines, (int. Lake) 3557; mines de houille au Nord-Ouest, octroi de privilèges, (mot. Ames pour doc.) 4002, (mot. Perley idem, pour doc.) 4003; renouvellements de concessions par commissaire de l'or à Dawson, (mot. Monk pour doc.) 4779, par l'assistant- commissaire, (mot. Lennox) 4779; concessions de mines au Nord-Ouest, (mot. Boyce pour doc.) 5302; agents, et détenteurs actuels de certains terrains miniers, (int. Lake) 5708; sommaire des règlements miniers, (mot. Lennox pour doc.) 6063.
Ministres: frais de route, (int. Foster) 584, (int. Wilson) 2251, 2301.
Miscou: quai, (sub.) 14018.
Mission catholique ruthène de l'ordre de Saint-Basile le Grand, constitution en corporation, bill (n° 69), déposé par M. A. McIntyre, 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité et 3e l., 3306.
Mission-River: dragage, coût, (int. Bennett) 9256.
Mitchell: édifice public, (sub.) 14004.
Mitrailleuses Maxim: agent pour achat et vente, (int. Worthington) 371.
Moberley, H. J., paiements à lui faits, (int. Lake) 4000.
Moore et Haskett: brevets, bill (n° 61) y relatif, déposé par M. Osler, 1ère l., 1336; 2e l., 1528; 3e l., 3028.
Moose-Jaw: édifice public, arsenal, (sub.) 14009, 14010.
Moncton: quai, élargissement, (sub.) 12283; arsenal, (sub.) 14001.
Monnaie Royale: construction, coût, (int. Foster) 244, (mot. Foster pour doc.) 579, 973; (sub.) 1529; quand les pièces d'or seront-elles frappées? (int. Thompson) 2686; ventilation, (int. Chisholm) 3146; établissement de la Monnaie, (mot. Caron pour doc.) 5432, depuis quand exploitée, etc., (int. Foster) 11859.
Montmagny (bassin): quai, construction, (int. A. Lavergne) 1340, (sub.) 12639.
Montréal: entrepôt de vérification, emplacement, achat, (mot. Ames pour doc.) 724; port, dragage, frais, (int. Schaffner) 1750, (mot. Schaffner) 2253; dépenses pour le port depuis cinquante ans, (int. Robitaille) 3610, (mot. Robitaille pour doc.) 4005; protestation de M. Gervais contre paroles du secrétaire d'Etat au sujet de la police et des mœurs de Montréal, (débat) 4230 et suiv.;

Montréal—*Suite.*
station postale pneumatique, (sub.) 5960; hôtel des postes, nouvelle annexe, soumissions, (int. Bergeron) 7251, (sub.) 7769; détournements à l'hôtel des postes, (int. Bergeron) 7543; importation de ciment pour le port, (int. Reid) 7545; casernes pour corps de troupe permanent, (sub.) 7766; nouveau magasin, (sub.) 7777; nouvelle station postale, rue Ste-Catherine, (sub.) 7778; nouvelle station postale, Pointe-St-Charles, (sub.) 7778; station postale de l'Est, sur confins des divisions St-Jacques et Ste-Marie, (sub.) 7779; nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 7782; achat de ciment par les commissaires du port, (int. Reid) 7861; entretien des quais en 1907, coût, (int. Jackson) 9307; (Pointe Saint-Charles), nouveau bureau de poste, (sub.) 14802.
Morgan, E. A. D.: avocat, conservateur devenu libéral, depuis qu'il fait du dragage au lieu du droit, (observ. Monk) 12737.
Mount-Forest: édifice public, (sub.) 14003.
Moutons: (voir "Quarantaine").
Murray, C. D.: gratification à sa veuve, (sub.) 13841.
Musée Victoria, Ottawa, (sub.) 1549, 12878, 14157.
McCord, M.: rédacteur des lois à la Chambre des communes, augmentation de traitement, de $3,500 à $4,000.
McDonald, Archibald: receveur de la poste à White-Road-Cross, destitution et remplacement, (mot. Martin pour doc.) 5302.
McDonald, A. G.: réclamation pour avoir placé immigrants, (mot. Alcorn pour doc.) 4974.
MacDougall, révd. John: emploi, (int. McCarthy) 713.
McGee, Thomas D'Arcy: quarantième anniversaire de sa mort, monument à sa mémoire, (int. Chisholm) 6577.
McIlreith, R. T.: agent du ministre de la Justice en N.E., (int. Foster) 721.
McInnes, hon. W. B.: appointements et indemnités, (int. Lennox) 6056; rapport, (mot. White pour doc.) 6336.
Mackenzie, J.: sous-percepteur à Toronto, traitement, (int. Macdonell) 6059.
Mackenzie, William: courriériste parlementaire, a-t-il été chargé par le premier ministre d'établir bureau de correspondance relative aux affaires impériales et étrangères? (int. Sproule) 7320.
McLeod, Alex. M.: receveur de la poste à Valleyfield-Est, I. P.-E., destitution et remplacement, (mot. McLean pour doc.) 5302.

NAUFRAGES: enquête à ce sujet, (sub.) 3257, 3296, 3307; naufrages et collisions sur le Saint-Laurent, de 1886 à 1908? (int. Jackson) 11265.
Naturalisation: loi, bill (n° 130) pour la modifier, 1ère l., 5482; 2e l. et comité, 12591; 2e l., 13016; article d'un journal américain, (observ. Hughes), débat, 12688.
Navigation: subventions aux compagnies de, faisant affaires sur la côte du Pacifique, (int. Lake) 7249.
Navires: navires canadiens, saisie illégale, indemnité par le gouvt. russe, (int. McCarthy) 2479; navires de guerre américains passant dans les canaux canadiens, (int. Borden) 5570; navires de guerre des Etats-Unis passant par les Grands Lacs, (int. Taylor) 6050, (mot. Taylor pour doc.) 6062, (int. Blain) 7863; les officiers de navires de l'Etat reçoivent-ils le plein montant de leur solde mensuelle pour les douze mois de l'année? (int. Monk) 11262; construction de navires au Canada par ordre du ministère de l'Agriculture, (explicat. par M. Fisher) 11675.
Navires—*Suite.*
Neepawa: édifice public, (sub.) 8937, 14008.
New-Glasgow, N.-E.: quai, (sub.) 11817.
New-London: brise-lames, (sub.) 11855.
New-Mills: quai, (sub.) 14018.
Niagara: compagnie du pont de la Grande île, bill (n° 48) y relatif, (M. German) 1ère l., 923; arsenal, (sub.) 14005.
Nicolet: phare, dépenses, etc., (int. Monk) 3989; bureau de poste, construction, (int. Monk) 3989; dragage, dépenses, (int. Monk) 3991; le nouveau bureau de poste est-il terminé? (int. Bergeron) 12075, Salomon Rivard, surveillant des travaux, (int. Bergeron) 12290; port, travaux, (sub.) 12639; crédits votés pour le comté, de 1878 à 1896, et de 1896 à 1908, (int. Turcotte) 13419.
Nixon, Joseph: emploi, (int. Herron) 13013.
Noble, James: infraction aux règlements de pêche, (int. McLean) 5901.
North-Bay: édifices publics, (sub.) 8077, 8180, 14004.
North-Grove: établissement d'un bureau de poste, (mot. Reid pour doc.) 4974, 5732.
Notre-Dame-du-Portage: quai, (int. Bergeron) 6698; (sub.) 12639.
Nouveau-Brunswick: montant mis à son crédit par le Canada, (int. Daniel) 2009, 2300.

OBSERVATOIRES: (sub.) 12879.
Observatoire actronomique: (sub.) 1546; spécialités et commis, appointements, (sub.) 10201.
Obstruction: accusations à ce sujet, (observ. Owen), débat, 10366 et suiv.
O'Halloran, C. F.: traitement de $1,000 comme sous-commissaire des brevets, (sub.) 13526.
O'Leary, Thomas: gratification à sa veuve, (sub.) 5987.
Ontario: province, division projetée, (int. Boyce) 8686.
Opium: interdiction, (projet de résol. Lemieux à cette fin) 13132, 13182; bill (n° 205) à cette fin, 1ère l., 13182; 2e l., comité et 3e l., 13498; amend. du Sénat, (mot. Lemieux pour adop.) 14204.
Or et argent: poinçonnage, bill (n° 123), 1ère l., 5568; comité, 5737 et suiv.; 3e l., 5739; marque des objets fabriqués en or ou en argent, ou plaqués, bill (n° 197) y relatif, 1ère l., 12591; 2e l. et comité, 13185; 3e l., 13190.
Oromocto: dragage des bancs de sable, convention à ce sujet, (int. Bennett) 12072.
O'Shughnessy, John: permis de circulation sur l'Intercolonial, (int. Bergeron) 12074; employé dans le district de Nicolet, (int. Bergeron) 12290, 12535.
Ottawa: bureau de poste, réparat. terminées, (int. Wright) 3994, 5962; édifices publics, (sub.) 5963-64; édifices publics, (sub.) 11520; loyers, (sub.) 11521; chauffages, chauffeurs et gardiens, (sub.) 11551; garçons d'ascenseurs, 11554; éclairage, service téléphonique, terrains, 11555; commission d'embellissement, dépenses jusqu'au 1er janvier 1908, (int. Foster) 12077; édifices publics, chauffage, (sub.) 14013.

Ouimet, hon. juge J. A.: à la retraite, (int. Lanctôt) 537; (mot. Lanctôt pour doc.) 578.
Ouvriers: conflits, soumis jusqu'au 1er décembre à la loi de 1907, (mot. Smith pour doc.) 628; entrevue entre un chef ouvrier dans l'organisation des chemins et M. J. J. Hughes, article du "Herald", d'Halifax, (explication par M. J. J. Hughes) 8681; ouvriers sans travail dans l'Ouest, (int. Hughes) 11261; ouvriers asiatiques, exclusion complète, (explication par M. Lemieux) 13296; commission royale, pour étudier méthodes employées dans le but d'attirer ouvriers orientaux ici, (sub.) 13817; opposition à la loi ayant pour objet de protéger les ouvriers de race blanche contre ceux de race jaune, en Colombie-Anglaise, (question de privilège, protestation de M. R. L. Borden) 6833.
Owen-Sound: dragage, emploi de M. Telford comme inspecteur, (int. Bennett) 3148; édifice public, un troisième étage à ajouter, (int. Bennett) 3149; M. Forster, inspecteur, (int. Bennett) 3149, M. Leslie, entrepreneur, (int. Bennett) 3150; édifices publics, (sub.) 8188.
Oyster-Pond: brise-lames et dragage, (sub.) 11818.

PACAUD, Benjamin: emploi, (int. Clements) 5421.
Pakenham: service postal, (int. Borden) 1481.
Papeterie: fourniture aux ministères de la Milice et de la Marine, (int. Northrup) 6518.
Pâques: ajournement, (mot. Laurier) 6767, (mot. Fielding) 7166.
Parc: pour la protection du gibier, dans l'Ouest, (int. McCarthy) 878.
Parc de la Côte-du-Major: vente dune partie, (int. Borden) 1482; (sub.) 11559.
Parc Tecumseh: brise-lames, dangereux, (observ. Clements) 13295.
Parker's-Cove: améliorations, (sub.) 11818.
Parkhill: édifice public, (sub.) 1400.
Parlement: édifices du, édifice de l'ouest, nouvelle aile, (int. Foster) 532.
Parsborough: port, (sub.) 11819; édifice public, (sub.) 13999.
Passagers: pour le Canada, refusés par agents de steamer en Europe, (int. Armstrong) 5708.
Pâturage: baux révocables et irrévocables, demandés, (int. Herron) 1573; baux exclusifs dans l'Alberta, (int. Lennox) 3147; terres mises à part pour fins de pâturage, (int. Lennox) 3607, (mot. Lennox pour doc.) 4003; concession de ranche à pâturage dans l'Ouest noms des locataires, etc., (int. Lennox) 7557.
Paulding, Ada Katurah Stewart: bill (n° 176) pour lui faire droit, 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.
Pavillon anglais sur navires marchands, légalité, (int. Sinclair) 13420.
Pêche: permis accordés dans la Saskatchewan, (int. Chisholm) 366, (mot. pour doc.) 580; permis et bail pour pêche dans lacs des Cèdres, de l'Orignal, etc., (mot. Ames pour doc.) 577; nombre de permis de pêche accordés dans la Sask., (mot. Chisholm pour doc.) 724, 2998; permis de pêche entre lac Supérieur et Montagnes-Rocheuses, à qui accordés, (int. Herron) 1750; pêche des palourdes et des moules, restriction, (int. Lefurgey) 2012; permis de pêcher au moyen de rets à enclos, (mot. Bennett pour doc.) 2895; privilèges des concessionnaires de pêche dans la Colombie-Anglaise, (ints. Reid et Marshall) 5902; renseignements contenus dans doc. 207, concernant certains baux de pêche, (mot. Lake pour doc.) 6527; privilèges de pêche dans le petit lac des Esclaves, le Gouvt. les a-t-il loués? (int. Ames) 6696; permis de pêcher avec filets tramaillés, combien émis pour district de Chester, N.-E., en 1906 et 1907? (int. Stanfield) 7550; permis accordés à des Japonais dans la Colombie-Anglaise, (int. Hughes) 7804, à l'association des empaqueteurs, (int. Kennedy) 8560; pêche à la baleine dans la Colombie-Anglaise, permis à accorder, (observ. McLean), débat, 10751; bail concédé à M. Markey, dépôt ordonné en 1906, (observ. Brodeur) 11975.
Pêcheries: bill (n° 31), (M. Sinclair) pour modifier la loi des, 1ère l., 582; 2e l. et comité, 5473; protection des pêcheries, (int. Macdonell) 1164; violation de la loi, amendes imposées dans le district n° 2 de la Nouvelle-Ecosse, (mot. Sinclair pour doc.) 1574; création d'une commission des pêcheries, projet de résolution Sinclair, (débat) 1758 et suiv.; conférence de Washington, en 1887, frais, (int. Finlayson) 1799; commission de la mer de Behring, 1891-92, idem, (int. Finlayson) 1799; surveillance des pêcheries sur le Pacifique, (int. Sloan) 2006; règlement du différend entre le Canada et les Prov. maritimes, mesures à cette fin, (int. Martin) 2483; conférence avec gouvts. provinciaux, (int. Lefurgey) 3350, 3555; officiers, juges de paix *ex-officio*, poursuites, etc., (mot. Sinclair pour doc.) 4416; commission des pêcheries de la Colombie-Anglaise, a-t-elle présenté un rapport? (int. Borden) 5985; commission des pêcheries de la baie Georgienne, à quand le dépôt de son rapport? (int. Bennett) 5986; inspecteurs, gardes-pêche, gardiens, (sub.) 6038; pêcheries de la Colombie-Anglaise, conflit entre gouvernements provincial et fédéral? (int. Smith) 7172; garde-pêche à Port-Hood, (int. McLean) 10746; inspecteurs, gardes-pêche et gardiens, (sub.) 12879; pêcheries de l'Alberta, inspecteurs des, (int. Herron) 13013.
Pêcheurs: du comté de Cap-Breton, à qui des primes de pêche ont été payées, (mot. Borden pour doc.) 1177; pêcheurs de l'Ile du Prince-Edouard, idem, (mot. Martin pour doc.) 1348.
Pénitenciers: (sub.) 12882; rapport, (dépôt) 194; Saint-Vincent-de-Paul, approvisionnements, soumissions, (mot. Léonard pour doc.) 5762; achat, (explication par M. Bole) 5810; Prince-Albert, terrain, (sub.) 9005; St-Vincent-de-Paul, au gardien, J. P. Forster, pour services, $100, (sub.) 13567; pénitencier de la C.-A., achat d'emplacements et de terrains, (sub.) 13567.
Pensions: sommes payées en vertu des lois y relatives, (int. Blain) 8368; pensions, de retraite pour vieillards et pauvres méritants, (mot. Pringle), débat, 2487 et suiv.; (mot. Laurier pour comité d'enquête à ce sujet) 2885.
Pensionnaires du gouvt. britannique: demeurant au Canada, réduction de leur pension, (int. Blain) 7863.

Pepin, J. A.: employé à Windsor, (int. Clements) 7547.
Perdue, Dr: appointements et fonctions, (int. Clements) 180.
Permis d'exploitation forestière: octroi, (int. Roche) 187.
Peste bubonique: mesures préventives, (int. Chisholm) 712.
Peterborough: arsenal, (sub.) 14004.
Petawawa: quai, soumissions, (int. White) 710; exercices militaires au camp de, la saison prochaine, (int. White) 6053; quai, (sub.) 12741.
Petite-Décharge, lac Saint-Jean, travaux (sub.) 12640.
Petite rivière des Esclaves: améliorations, (sub.) 14025.
Petit-Rocher: brise-lames, (mot. Taylor pour doc.) 1347, 5980, 6768, 10180 et suiv.; (dépôt) de documents par l'hon. M. Pugsley) 10905; rameau de chemin de fer jusqu'au quai, construction, (sub.) 13401.
Pétrole: brut, prime, (projet de résol. Laurier) 12772, 13030; bill (n° 199) pour autoriser paiement de primes sur pétrole brut, 1ère l., 13030; 2e l., comité, et 3e l., 13280-13281.
Phares: à Nicolet et au port Saint-François, dépenses, etc., (int. Monk) 3989; phare des îles de Bellechasse, gardien, salaire, (int. Lavergne) 5035; gardiens de phares, salaires, (sub.) 5251; entretien et réparation des phares, (sub.) 5251; construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 5252; phares du bas du St-Laurent, approvisionnement, phares, (sub.) 5251; construction de phares (sub.) 12879; rapport à ce sujet, (mot. Gauvreau pour doc.) 723; gardiens sur côtes du Pacifique, (int. Sloane) 2006; gardiens, salaires et allocations, (sub.) 4954; phares et auxiliaires à la navigation, (sub.) 6034; service des phares, (int. Foster) 11063; salaires des gardiens, (sub.) 13995.
"Phœnix": journal, numéros spéciaux pour fin d'immigration, achat, (int. Smith) 7249.
Phoques: chasse sur l'océan Pacifique, (int. Sloan), débat, 4090 et suiv.
Pianos à l'usage des présidents des Communes et du Sénat, (int. Ganong) 585.
Pictou: bureau de poste, construction, (int. Stanfield) 11027.
Pierson, Manitoba: arrivée de fanatiques religieux, (int. Reid) 12771.
Pilotes: du bas du fleuve, à la retraite, service de leur pension, (sub.) 13996.
Pinette, (I. P.-E.): port, dragage, (int. Martin) 710; pétition des habitants pour dragage du port, (int. McLean) 9924.
Pisciculture: établissement du lac Winnipeg ne fonctionne pas, faute de frai, (int. Schaffner) 1750; construction, coût, (int. Schaffner) 3355; établissement de Selkirk et de Berens, dépenses, etc., (int. Schaffner) 3355; établissement de Forchu, surveillance, frais (int. McLean) 3553.
Pisquid, I. P.-E.: transfert du bureau de poste, (mot. Martin pour doc.) 4779.
Plaines d'Abraham: location à la compagnie du fusil Ross, (int. Reid) 1404; achat, (voir "Champs de bataille"); (voir aussi "Québec, ville," lettre "Q").
Plessisville: édifice public, (sub.) 14002.
Plomb: industrie, encouragement, (projet de résol. Fielding) 10239, 11491; bill (n° 191) à cette fin, 1ère l., 11492; 2e l., 11793 et suiv.; comité, 11802; 3e l., 12659; (mot. Foster pour doc. au sujet de la prime) 11979, (observ. sur doc. fourni, M. Foster) 12293.
Poêles: usines Buck, grève, (observ. Smith) 9456.
Pointe-à-la-Bruyère: phare, construction, (int. Boyce) 7557.
Point-Edouard: dragage, (sub.) 5970.
Pointe-Gatineau: port, (sub.), (int. Blain) 370.
Pointe-Lepreau: quai, (int. Ganong) 5422.
Pointe-au-Nègre: signaux, (int. Daniel) 5423.
Pointe-Pelée: bateau-lumière, (sub.) 13997.
Pointe-au-Père: quai, (sub.) 12636.
Pointe-Piché: quai de pilots, (sub.) 12640.
Pointe-Prim: quai, construction, (int. McLean) 4052.
Pointe Saint-Pierre: bureau de poste, destitution et remplacement de dame Mary Finlay, receveuse, (mot. Martin pour doc.) 2254, 2886.
Pointe-aux-Trenbles: quai: soumissions, (int. Monk) 1800, 2483, 9255, 9711, (sub.) 12640.
Poirierville: débarcadère, (sub.) 11820.
Pois: importation de petits pois français, (int. Marshall) 3999.
Poisson: du Manitoba et des T. N.-O., exportation, (int. Roche) 4410.
Police: postes sur la terre ferme, (sub.) 4146.
Politique: politique provinciale doit marcher de pair avec politique fédérale, paroles de l'hon. M. Fisher à Knowlton, 16 mai 1908, (int. Robitaille) 9268.
Pont et chemin de fer terminus de Fort-William, bill (n° 101) déposé par M. Macpherson, concernant la compagnie du, 1ère l., 3605; 2e l., 4409.
Pont de Hillsborough (I. P.-E.): construction, frais, (int. Lefurgey) 1752; réclamation Haney, etc., (mot. Barker pour doc.) 1757, 3152; balance à payer, (int. Reid) 1806; (mot. Lefurgey pour doc.) 2254, 10365; construction, frais, (int. Reid) 2838; réclamation Haney, (mot. Foster pour doc.) 2985, 3833; pont de Hillsborough et travaux publics dans l'I.P.-E., (mot. Lefurgey pour doc.) 6140; réclamation Haney, (int. Martin) 7439; paiement à M. Haney, entrepreneur, (sub.) 13405.
Pont Shellmouth, sur l'Assiniboine, (sub.) 12752.
Ponts et chaussées: travaux, appointements, (sub.) 11642.
Porcs: abattus dans comté d'Essex, à cause du choléra, en 1905 et 1906? (int. Clements) 9725; quarantaine, abattage, (observ. Blain) 13744.
Port-Arthur: édifice public, (sub.) 8196; améliorations, (sub.) 12753, 14005.
Port-Bruce: port, travaux, (int. Marshall) 2477.
Port-Burwell: travaux, (mot. Marshall pour doc.) 577, (sub.) 12744.
Port-Colborne: élévateur, dépenses, (int. Lancaster) 4413; améliorations, (int. Lancaster) 4580; port, améliorations, (sub.) 12755, 12825, élévateur, (sub.) 12825.
Port-Crédit: dépenses, (int. Sproule) 11022.
Port-Dufferin: dragage, (int. Blain) 5034.
Port-Hastings: quai, (sub.) 11826.
Port-Hilford: brise-lames, (sub.) 11826.

Port-Hood: garde-pêche et gardien du port, (int. McLean) 10746; port, (sub.) 11829; passe nord, (sub.) 11831.
Port-Hope: port, (sub.) 12744.
Port-Joli-ouest (Herring- Rocks): brise-lames, (sub.) 11841.
Port-Maitland: jetées, soumissions, (int. Lalor) 716; jetées, construction, (mot. Lalor pour doc.) 1347; nomination d'un inspecteur des travaux, (int. Lalor) 7248.
Port-Mulgrave: quais, propriété de l'Etat? (int. Stanfield) 9718.
Portage-la-Prairie: édifice public, (sub.) 14009.
Port-Royal (île Madame): quai, (sub.) 11840.
Port-Saint-François: quai, construction, (int. Monk) 3550; hangar à marchandises, construction, (int. Walsh) 3550; dragage, (int. Monk) 4051, 4416.
Port-South-Bar, (Cap-Breton): combien de navires y ont fait escale, de 1905 à 1907? (int. Stanfield) 9715.
Port-Stanley: brise-lames, construction, (int. Jackson) 253; port, (sub.) 12744.
Port-Vernon: quai, travaux, (int. Martin) 4581.
Ports, rivières et ponts: travaux, appointements, (sub.) 11642, dans l'Ile du Prince-Edouard, (sub.) 11855; crédits, (observ. Pugsley), débat, 11762 et suiv, (sub.) 12280, 12636, 12706; Nouvelle-Ecosse, (sub.) 14014.
Poteaux de clôture, etc.: enlèvement ou réduction de l'honoraire de coupe, pétition du Manitoba à cette fin, (int. Staples) 10750.
Postes: rapport du ministère, dépôt) 98; augmentation d'appointements des receveurs, (int. Blain) 191; service des postes, plaintes, (int. Armstrong) 367, 2297, 7609 et suiv.; bureaux de poste dans chaque comté du N.-B. et de la N.-E., service et dépenses, (mot. Crocket pour doc.) 884; réduction du port des lettres à un sou dans les villes, mesure à ce sujet, (int. Macdonell) 3269; convention postale entre Canada et Etats-Unis, au sujet du port des journaux, (explications par l'h. R. Lemieux) 3269; distribution des lettres dans les banlieues, (projet de résol. Monk) 3392; service des postes en Colombie-Anglaise, amélioration, (int. Armstrong) 3898; arrangements entre Canada et Etats-Unis, (mot. Armstrong pour doc.), débat, 4088 et suiv.; bureaux de poste construits depuis 1904, (int. Verville) 4961; pesage des matières postales en vue du transport, (int. Armstrong) 5032; achat dun bateau à vapeur pour service des postes, (int. Armstrong) 5033; service extérieur, impressions, (int. Armstrong) 5712; nomination de deux commis à l'hôtel des Postes de Toronto, (sub.) 5808; paiements, exercice expirant le 31 mars 1908, (sub.) 5809; somme supplémentaire pour service postal, (sub.) 5809; achat d'un steamer pour service des postes, (int. Armstrong) 5906; services dans les comtés de la Nouv.-Ecosse et du Nouv-Brunswick, (mot. Crocket pour doc.) 6577; dossiers affectant les postes, combien demandés pendant cette session? (int. Armstrong) 6704; produit des taxes payées par les receveurs de la poste, (int. Chisholm) 6762; facteurs, augmentation de leurs salaires et réduction de leurs heures d'ouvrage, (int. Macdonell) 8095; bill (n° 162), pour abaisser de deux cents à un cent le port des lettres dans villes où l'on distribue le courrier à domicile, et aussi concernant la nomination d'un surintendant
Postes—*Suite.*
des postes et d'un surintendant financier, 1ère l., 8308; 2e l. et comité, 11226-27; 3e l., 11240; amend. du Sénat, 13016; (sub.) appointements, 9291; inspection des chaussures des facteurs, 9291; uniformes des facteurs, 9302; améliorations dans le service postal, (int. Armstrong) 9311; service extérieur, appointements et allocations, 9523; service postal à Montréal, irrégularités, mesures pour les faire disparaître? (int. Armstrong) 9719; commission payée sur recettes postales en 1907? (int. Armstrong) 9723; nouveaux bureaux de poste dans l'Ouest, (int. Lake) 11025-26; dans tout le pays, ameublement, (sub.) 11550; expédition des lettres déposées au bureau de poste de la Chambre des communes, retardée, (int. McLean) 12538, (rép. par l'h. M. Lemieux) 12651; correspondance canadienne avec l'Europe, (int. Stanfield) 13290; appointements d'un inspecteur, d'un sous-inspecteur et de trois commis à North-Bay, (sub.) 13813.
Préfontaine, feu l'hon. Raymond: date de son dernier départ pour l'Angleterre, qui l'a remplacé pendant son absence? (int. Boyce) 8099.
Presse canadienne associée: subvention, (projet de résol. Fielding) 12656, 13031; bill (n° 201) à cette fin, 1ère l., 13032; 2e l., 13281, 13482, 13495; comité, 13495; 3e l., 13498; subvention, paiement, (int. Roche) 5295.
Preston, W. T. R.: quand a-t-il cessé d'être agent d'immigration en Angleterre, occupation actuelle, appointements, (int. Foster) 375.
Primes: payées par l'Etat depuis 1896, (int. Clements) 928, (mot. Clements pour doc.) 1177, de 1903 à 1907, (int. Henderson) 4773; abolition du régime des primes, (avis de mot. Monk) 6577; primes payées par l'Etat sur pétrole, fer, acier, plomb et ficelle d'engerbage, (int. Borden) 13892.
Prince-Albert: pénitencier, (sub.) 14010.
Prince-Rupert: qui est-il? Depuis quand nommé? etc., (int. Hughes) 6700.
Pringle: affaire Pringle, pièces manquant au dossier, (observ. Foster) 6047, (voir "Yukon" lettre "Y"); (int. Sproule), idem, 11212.
Prisons et maisons de correction: bill (n° 166) pour en modifier la loi par rapport à la Nouvelle-Ecosse, 1ère l., 9008; 2e l., 11213; comité, 11214; 3e l., 11216.
Projets de loi: frais de présentation, au Sénat et à la Chambre des communes, (observ. Borden) 10605; projets de loi du Gouvt., à présenter avant la fin de cette session, (int. Borden) 10799, 10906, 11019, 11559, 11673, 12418, (rép. par sir W. Laurier) 12653, 12773.
Prorogation: lettre de Son Excellence, 14264, 14271.
Provinces: paiement de leur augmentation de subventions, (int. Borden) 181; derniers paiements, à quelle date? (int. Foster) 251; sommes payées, (int. Foster) 586.
Provinces maritimes: avocats du Gouvt. dans ces provinces, (int. Stanfield) 4968; représentation au Parlement, (observ. Daniel) débat, 10247, (observ. Fielding) 10309, (explic. Daniel et Pugsley) 10363, 10364; achat de bois créosoté pour les Provinces maritimes en général, (sub.) 12632.
Publications: du Canada jouissant du privilège accordé aux journaux, quant au transport, (mot. Cockshutt) 1348.

QUAIS, ports et jetées: recettes en 1895 et 1907, (int. Blain) 2479; recettes et dépenses, (mot. Borden pour doc.) 5073; dépenses pour quais, jetées et ports, (int. Blain) 5293, 5716, (mot. Blain pour doc.) 6062, 6064; quais dans eaux intérieures du Nouveau-Brunswick, crédits, (int. Wilmot) 5705.
Quai de Graham: construction, (mot. Boyer pour doc.) 6525.
Quarantaine: (sub.) 5747, 11551; quarantaine des bestiaux, (sub.) 11550, des moutons canadiens aux Etats-Unis? (int. Elson) 13721 (int. Christie) 14219.
Québec (comté): dépenses faites par le Gouvt., (int. Robitaille) 3999.
Québec (province): élections provinciales de 1908, déclarations de l'h. M. Brodeur, (observ. Taylor) 10606 et suiv.
Québec (ville): améliorations du port, (int. Paquet) 184, (mot. pour doc.) 724; pont, travaux, (mot. Borden pour doc.) 628; écroulement du pont, enquête, rapport, (int. Borden) 981; matériaux de construction du pont, (int. Worthington) 1343 ; construction du pont, emprunt garanti par l'Etat, (int. Sproule) 2482, (mot. Monk pour comité d'enquête de sept membres à ce sujet), débat, 2637 et suiv., (mot. Laurier pour comité d'enquête 8836; (int. Borden) 3154; dragage dans le port de Québec, (int. Bergeron) 3437; dépenses pour le port de Québec depuis cinquante ans, (int. Robitaille) 3610, (mot. Robitaille pour doc.) 4005; troisième centenaire de la fondation de Québec, commémoration, (mot. Laurier pour subvention) 3713; achat des champs de bataille historiques de Québec, (projet de résol. Laurier) 4056, bill (n° 111) à cette fin, 1ère l., 4057; 2e l., 4553; comité, 4586, 4681; 3e l., 4722-4723; écroulement du pont, rapport de la commission d'enquête, dépôt, (int. Foster) 4679, (dépôt par M. Graham) 4756; troisième centenaire de la fondation de Québec, commémoration, commissaires devraient tous être des Canadiens-français, (explication par M. A. Lavergne) 4863, 4970; droits de douane sur matériaux du pont de Québec importés des Etats-Unis, (int. Monk) 5420; élévation du pont, afin de permettre aux gros steamers, (int. Armstrong) 5423; présence du prince de Galles à Québec lors des fêtes du troisième centenaire, déclaration de M. Byron E. Walker, (int. Lavergne) 5431; coût du pont, (int Borden) 5813; droits de douane sur le fer du pont, (int. Monk) 6055; améliorations au port, (mot. Lennox pour doc.) 6063; exemplaires imprimés du rapport de la commission concernant écroulement du pont, (mot. Borden pour doc.) 6180; créance de la banque contre la Compagnie du pont, (explication par l'h. M. Fielding) 6333; trois centième anniversaire de la fondation de Québec, réunion des membres de la Chambre des communes et du Sénat à ce sujet, (M. l'Orateur) 6336; commission d'enquête sur écroulement du pont, quand aurons-nous son rapport imprimé? (int. Haggart) 6507, (int. Borden) 7254, 7438; citadelle, salle d'exercices, (sub.) 7789, 7790; quartiers du Gouverneur général, (sub.) 7790; entrepôt d'inspection, (sub.) 7792; bâtiment des immigrants et lazaret des immigrants, (sub.) 7792; magasin principal de l'arsenal national, (sub.) 7794; Québec-est, édifice public, (sub.) 7798; associa-
Québec (ville)—*Suite.*
tion des vétérans de Toronto, demande à être représentée aux fêtes du tricentenaire de Québec, (int. Foster) 7807, 8377; reconstruction du pont, plus en amont, près de Bastican, (int. Borden) 8308; le Gouvt. fixera-t-il fêtes légales pendant célébration du tricentenaire? (int. Lavergne) 8311; timbres poste du tricentenaire, soum., emploi du français, (int. Lavergne) 8311-8312; enquête sur le pont de Québec, noms des membres du jury du coroner, (int. Robitaille) 8370; arsenal fédéral ou cartoucherie, est-il situé sur terrains appartenant à compagnie de fusils Ross? (int. Worthington) 8371; répugnance de certains régiments à assister aux fêtes du tricentenaire, (int. Worthington) 8371; impression du rapport de la commission du pont, (int. Borden) 8558; qui était administrateur responsable, ingénieur, etc., de la compagnie du pont, avant l'effondrement? (int. Robitaille) 8560; les volontaires canadiens ne prendront-ils pas part aux fêtes du tricentenaire? (int. Hughes) 8772; ni la milice en général? (int. Hughes) 8779; ni les corps ruraux en particulier? (int. Hughes) 8781; enquête sur l'écroulement du pont, dépôt du rapport, (int. Monk) 9012; présence de la milice aux fêtes du tricentenaire, (ints. Blain et Hughes) 9103, 9105, (observ. Macdonell), débat, 9269; enquête sur l'écroulement du pont, impression du rapport, (int. Monk) 10798; mesures pour retirer de l'eau les débris du pont, (int. Morin) 10799; enquête sur l'écroulement du pont, (mot. A. K. Maclean pour renvoi du rapport au comité spécial) 10905; le pont de Québec servira-t-il aux piétons et aux véhicules traînés par des animaux? (int. Jackson) 11265; dépôt, par M. Graham, du rapport de la commission d'enquête relative à l'écroulement du pont, 11452; port de Québec, améliorations, (sub.) 12753; réparations au cap et aux murs de Québec, (sub.) 12757; émission de timbres-poste du tricentenaire, (int. McCool) 13038; commission du pont, plan de reconstruction du pont, etc., frais, (sub.) 13412, le Gouvt. se charge de toute l'entreprise, (projet de résolution à ce sujet) M. Graham, 13739, 14092; est-il survenu un arrangement d'après lequel le Grand-Tronc-Pacifique doit prendre possession du pont de Québec moyennant le paiement d'un loyer, de l'intérêt sur le coût de l'entreprise, ou autrement? (int. Foster) 13893; discussion d'un rapport du comité relatif aux garanties d'intérêt sur le pont de Québec, 14028, (amend. Monk demandant que le rapport ne soit pas adopté) 14037, rejeté, 14089; bill (n° 217) afin que le Gouvt. se charge de l'entreprise de la reconstruction du pont, 1ère l., 14093; 2e l. et comité, 14170; 3e l., 14173; combien payé aux fonctionnaires et directeurs de la compagnie du pont de Québec? (int. Foster) 14198.
Quesnel: édifice public, (sub.) 11398.
Quilty, H. A.: a-t-il subi un examen? (int. Fowler) 13890.

RAILS: achat par Intercolonial, Transcontinental et le New-Brunswick Coal and Railway Company, (ints. Boyce et Ganong) 9713.

Ranchvale: sous-agence des terres, fermeture, (int. Roche) 5035; demandes de terres, présentées à la sous-agence, (int. Roche) 5484.
Rankin, M. le colonel: démission, (int. Clements) 11976.
Rapides du Long-Sault: améliorations, (sub.) 12745.
Rapides Saint-André: améliorations, octroi de terres, (int. Ames) 251; (sub.) 5957, 12754.
Rapports: adoption, procédure y relative, (observ. Borden), débat, 9316.
Recensement: des provinces, en 1906, (int. Ames) 4583.
Recensement et statistique, (sub.) 13526.
Récoltes: récolte de l'Ouest, transport, (int. Foster) 179; aide financière pour transport de la récolte de l'Ouest, (int. Pringle) 180; (int. Foster) 630, (mot. Foster pour doc.) 931, (int. Lake) 2010, (mot. Foster pour doc.), débat, 2256 et suiv.
Red-Head: quai, dépenses, (int. Armstrong) 11563.
Rehm, Frederick C., et al: bill (n° 110) concernant brevet leur appartenant, 1ère l., 4051; 2e l., 4409; comité, et 3e l., 5205.
Reid, J. D., député conservateur, son yacht, *Victor*, réparé aux frais du pays, article du "Free Press," d'Ottawa, (explication par M. J. D. Reid) 10240.
Reinhardt, Paul: emploi, (int. Taylor) 10797.
Remèdes brevetés: adoption d'un projet de loi à ce sujet, (int. Bergeron) 371, 631, 2688; comité nommé pour étudier cette question, (int. Bergeron) 4054; (projet de résol. Templeman), réglementation et vente, 5171, 6500; bill (n° 146) y relatif, 1ère l., 6502; 2e l., 11063, 11066; (observ. Bergeron) 11212; comité, 13259; 3e l., 13264.
Remorqueur *Castle*: naufrage, (int. Bennett) 6955.
Remorqueur *E. M. Cates*: usage, frais, (int. McLean) 3553.
Remorqueur *Lord Kitchener* : à quoi est-il employé? (int. Foster) 7544.
Remorqueur *D. H. Thomas* : est-il subventionné par le Gouvt.? (int. Stanfield) 8572.
Renfrew: édifice public, (sub.) 8197.
Rentes viagères d'Etat: émission, (projet de résol. Fielding) 4887; bill (n° 120) à cette fin, 1ère l., 4900.
Réserves indiennes: aliénation d'immeubles, (mot Lake pour doc.) 4680 (voir aussi Terres fédérales," lettre "T").
Réserve indienne de Dorkis : rétrocession, (int. Borden) 4001; agent, nom et résidence, etc., (int. Borden) 5299, (mot. Borden pour doc.) 5302; vente du bois, protestations, (int. Bennett) 11455.
Réserve de Fort-William: acquisition, (int. Boyce) 5482.
Réserve indienne du lac Croche : mise en vente, (int. Lake) 11453.
Réserve du lac aux Cygnes: acquisition (int. Staples) 719.
Réserve de Metlakatla: demande d'achat par le Transcontinental, (int. Ross) 1573, (mot. Borden pour doc.) 2468; opinions données par le ministère de la Justice, (mot. Borden pour doc.) 5718.
Réserve de la Montagne du Dauphin: squatters, décision à leur sujet, (int. Roche) 183.
Réserve de Muskoday: vente, (int. Lake) 5298.
Réserve des Indiens Stony: superficie, (mot. Reid pour doc.) 4002.
Réserve de Saint-Pierre, Man.: extinction du titre, (int. Roche) 2004; aliénation de leurs terres par les Indiens, (int. Roche) 2300; élection d'un chef, (int. Roche) 8369.
Réserve des Songhees: opinions données par le ministère de la Justice, (mot. Borden pour doc.) 5718.
Restaurant, à l'usage des deux Chambres : installation à l'étage supérieur de l'aile nouvelle, (mot. Pugsley pour comité à ce sujet) 13889; rapport du comité, (mot. Marcil pour adop.) 14190.
Revelstoke: édifice public, (sub.) 14012.
Revenu de l'Intérieur: rapport, dépôt, (l'h. M. Fielding) 7; appointements du personnel, (sub.) 669; percepteur à Port-Hope, nomination, (int. Ward) 928; infractions à la loi, (mot. McLean pour doc.) 3039, 5172; bill (n° 143) pour modifier la loi du revenu de l'Int., 1ère l., 6421; 2e l. et comité, 6770; 3e l., 6824; contravention aux lois relatives au revenu de l'Intérieur, (observ. A. A. McLean), débat, 9967.
Revue financière, par M. Foster, débat, 14097.
Rhindress, Dr Horace: médecin du port de Sydney-nord, traitement, (int. Sproule) 6271, 6516.
Ricard, M.: courrier-convoyeur entre Nicolet et Montréal, (int. Bergeron) 12074.
Richard, Joseph: indemnité pour perte de son cheval dans canal de Lachine, (sub.) 13838.
Richibouctou : jetée, prolongement, (sub.) 12285, (int. Ganong) 13036.
Rideau-Hall: embellissement des terrains, dépense, (int. Foster) 5707.
Rimouski: quai, dragage, etc., (int. Armstrong) 8094; crédits pour travaux publics dans le comté, de 1900 à 1907? (int. Monk) 10491; droits de douane perçus de 1900 à 1907, (int. Monk) 10745; quai, (sub.) 12643; dragage, (sub.) 12641.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriation des immeubles de la rue Sussex, (int. Bennett) 3996.
Rivières: navigables, enlèvement d'obstacles, (sub.) 3266, 3324.
Ashouapmouchouan Péribonka, et Mistassini, digues, (sub.) 12641.
Rivière Batiscan, dragage, (sub.) 12641.
Rivière Bécancour: dragage à l'embouchure, (int. Bergeron) 2481, 7559.
Rivière Belle: dragage, (sub.) 12694.
Rivière Blanche: améliorations, (sub.) 12695.
Rivière Bonaventure, pilier de dérivation, (sub.) 12641.
Rivière Détroit: droits sur matériaux pour le tunnel, (int. Clements) 1163.
Rivière des Espagnols: dragage, dépenses, (int. Boyce) 4964.
Rivière Godefroi: quai, construction, (int. Monk) 3549; dragage, (int. Monk) 4051, 4416.
Rivière à la Graisse: dragage, (mot. Bergeron pour doc.) 3832.
Rivière Holland: dragage, adjudication des travaux, (int. Bennett) 3086, 3147, (mot. Bennett pour doc.) 3356, (int. Bennett) 4967, (int. Lennox) 12539.
Rivière Jésus: dragage, dette envers M. E. A. D. Morgan, entrepreneur, (int. Desjardins) 7314.
Riv.-du-Lièvre: écluse et barrage, (sub.) 12642.
Rivière-du-Loup: bureau de poste, embellissement de l'emplacement, (int. Bergeron) 6697; receveur de la poste, qui est-il, son salaire, etc.? (int. Bergeron) 6698; quai et

Rivière-du-Loup—*Suite.*
dragage, dépenses, (int. Morin) 6766; port (sub.) 12642.
Rivière-du-Loup (en haut) dragage, etc., (sub.) 12642.
Rivière Madawaska: chaussée, prolongement à l'Est, à Edmunston, (sub.) 12283.
Rivière Margaree: digues, (sub.) 11786.
Rivière Maskinongé: dragage, (sub.) 12643.
Rivière Matane: quel gouvernement en contrôle les pêcheries? (int. Sproule) 7805.
Rivière Middle (en bas): digues, (sub.) 11787.
Rivière Miramichi: quai à Lower New-Castle, (sub.) 12283.
Rivière Nicolet: quai, coût, (int. Monk) 3551, 3605; dragage, 4051, 4416, (int. Monk); mur de protection du chenal, à l'entrée de la rivière, travaux, (mot. Monk pour doc.) 4779; dragage, (int. Bergeron) 12535.
Rivière-Ouelle: dragage, (sub.) 12643.
Rivière Petitcodiac: quai à Dover, (sub.) 12279.
Rivière du Petit-Esclave: dragage, (sub.) 5976.
Rivière Pockmouche: pêche, emploi de filets de poche, (int. A. A. McLean) 9926.
Rivière Richelieu: améliorations, (sub.) 12643.
Rivière-Rouge: snag-boat, service, (int. Staples) 590, dépenses, (int. Staples) 924.
Rivière Ruscomb: canalisation, (int. Clements) 1169.
Rivière Saguenay: achat de charbon pour dragage de la, (int. Morin) 8775; le remorqueur *Storm King* est-il employé pour ce dragage? (int. Morin) 8776; dragage, (sub.) 12646.
Rivière Scatarie: améliorations, (sub.) 5987.
Rivière Severn: améliorations, (sub.) 12745.
Rivière Saint-François: piles à Richmond, coût, (int. Blain) 6955, 7248; brise-glace, etc., (sub.) 12647.
Rivière Saint-Jean: enlèvement d'obstacles, paiement à M. Lafferty à ce sujet, (int. Fowler) 8774.
Rivière Saint-Louis: améliorations, (sub.) 12646.
Rivière Saint-Maurice: chenal, (sub.) 12647; barrage, (sub.) 12647; dragage, (sub.) 12647.
Rivière Thames: quai en danger d'être emporté par les eaux, (int. Clements) 7868.
Rivière Thompson: améliorations, (sub.) 14026.
Rivière du Vieillard: détournement du cours d'eau, (sub.) 12751.
Rivière Winnipeg: améliorations, (sub.) 12747.
Rivière Yamaska: dragage, (sub.) 5965, 12649.
Roberval: édifice public, (sub.) 14002.
Roche's-Point: quai, (sub.) 12745.
Rondeau: port, (sub.) 12745.
Ross, H. T., sous-ministre des Finances: traitement annuel de $900 comme rédacteur des lois, (sub.) 13563.
Rossport: quai, (sub.) 12745.
Round-Bay: bureau de poste, déplacement, (int. Armstrong) 11860.
Round-Hill: quai, (sub.) 11844.
Roy, Ernest: est-il encore au service du ministère de la Marine, depuis enquête de Sorel? etc., (int. Bennett) 8687.
Roy, Roméo: appointements, (sub.) 5748.
Rustico: brise-lames à l'île Robinson, (sub.) 11856.
Ryan, G. M.: surintendant des bureaux de poste ambulants, décès et remplacement, (int. Daniel) 7866.
Rusagonis: receveur de la poste, participation aux élections, (int. Wilmot) 6956.
SABOURIN, M. le major: correspondance à son sujet, (mot. Bergeron pour doc.) 3561.
Saccharine: étalon, (int. Macdonell) 366.
Sacré-Cœur (Saguenay): paroisse, bureau de poste, (int. Monk) 5712.
Salles d'exercice: construction depuis 1906, (int. Paquet) 185; depuis 1896, (mot. Worthington pour doc.) 578, 5039, 6506.
Salt-Lake, Lakedale: chenal et travaux de protection, (sub.) 14251.
Sanction royale: 3080, 3103, 5353, 6437, 6833, 11178, 14271.
Sandwich: bureau de poste, emplacement, (int. Clements) 7547.
Sarnia: édifice public, (sub.) 8201, 14005.
Saskatchewan: constitutionnalité de l'acte y relatif, (mot. Lake pour doc.) 3562, (int. Lake) 5984; lois de la législature, 1907, ont-elles été transmises au gouvt. fédéral? (int. Lake) 6699; statuts contraires à la loi fédérale de 1907 concernant l'instruction publique, (int. Lavergne) 6958, 7178; forces hydrauliques, concessions depuis 1900, (int. Ames) 8773.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 9007, 14010.
"Sault Express": paiements à ce journal, (int. Boyce) 723, (mot. Boyce pour doc.) 885, 1176.
Sault Sainte-Marie: port, produits y arrivés en 1906-1907, (int. Boyce) 930; importation de produits de fermes et de jardins en 1908, (int. Boyce) 13718; quai, (sub.) 12745.
Saumon: permis de pêche dans la Colombie-Anglaise, (int. Elson) 5901; (mot. Reid pour doc.) 6063, (int. Chisholm) 6268; privilège accordé par le gouvt. fédéral de le pêcher à la seine dans la rivière Ristigouche, en vertu de quel droit? (int. Fowler) 14199.
Sauvetage: postes dans les Provinces maritimes, (int. Lefurgey) 706; achat d'un bateau pour la Colombie-Anglaise, (int. McCarthy) 709; primes, y compris postes, (sub.) 3078 et suiv.; poste à Toronto, (int. Macdonell) 4777.
Savard, Dr Edmond: payeur pour le comté de Chicoutimi, (mot. Bergeron pour doc.) 1177.
Scotch-Hill-East: établissement d'un bureau de poste, (int. McLean) 2893.
Scotchtown, N.-B.: quai, construction, (int. Wilmot) 7548.
Scott, John E.: employé à Dunnville, démission, (int. Lalor) 6333.
Seaforth: édifice public, (sub.) 14005.
Séances de la Chambre: heure de clôture, (mot. White) débat, 607.
Secrétariat d'Etat: traitement du personnel, (sub.) 634.
Selkirk: édifice public, (sub.) 8948.
Sémaphores de chemins de fer: nouveau modèle, (int. Elson) 252; construction près de London, (int. Elson) 10178.
Sénat: projets de résolution McIntyre, Miller et Lewis tendant à modifier la constitution du Sénat, (débat) 1575 et suiv.; nombre de membres, et dépenses, en 1906 et en 1907, (int. Foster) 1159; frais législatifs, (int. Foster) 4959, (mot. Foster pour doc.) 5302; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 10997.
Sénateurs: nommés à des charges lucratives, (mot. Lennox pour doc.) 577.
Serments d'office: prestation, bill (n° 1), (sir Wilfrid Laurier) 3.
Service civil: commission, rapport, dépôt (int. Perley) 94, (int. Foster) 1807, 2887, 3153, 4488, 4679, (int. Borden) 3434, 5171, 5644, 5815;

Service civil—*Suite.*
rapport, (dépôt par l'hon. M. Fielding) 5870; remise d'une copie du rapport à un journal libéral, (int. Lewis) 5980; (observ. Borden sur rapport de la commission, (débat) 6148 et suiv., 6438 et suiv.; suspension des fonctionnaires, (observ. Laurier) 6274, (int. Borden) 6334; enquête par l'hon. juge Cassels, (int. Borden) 6334, 6422, 7677, 7679; rapport de la commission du service civil, est-il traduit en français, et la version française est-elle imprimée en même temps que la version anglaise? (int. Bergeron) 6506; combien doit-on tirer d'exemplaires de ce rapport? (int. Foster) 6506; nomination des employés, devrait se faire d'après le mérite des aspirants et non d'après la somme d'influence politique à leur disposition, (projets de résolutions Foster) 6528; correspondance avec l'hon. juge Cassels, (dépôt par sir Wilfrid Laurier) 6768; quand le juge Cassels va-t-il commencer son enquête? (int. Foster) 6769; (int. Bergeron) 6949; examen des témoins sous serment, (int. Borden) 6833; a-t-il été nommé des avocats pour conduire l'enquête? (int. Borden) 7169; traduction du rapport de la commission d'enquête, (int. Bergeron) 7255; M. Perron, l'un des avocats nommés pour conduire l'enquête fait-il partie de l'étude Préfontaine, Archer, Perron et Taschereau? (int. Northrup) 7256; instructions données à MM. Watson et Perron, (mot. Foster pour doc.) 7867; (dépôt des doc. par l'hon. M. Aylesworth) 7984; commission du service civil, rapport, (observ. Borden), débat, 7868 et suiv., (proposition Borden) 7897, mise aux voix et rejetée, 7982, majoration des borderaux de paie, par M. Roy, à Sorel, enquête de l'hon. juge Cassels, (int. Bennett) 8315; dépôt du rapport annuel des examinateurs du service civil, 8469; les dépositions des témoins dans l'enquête dirigée par l'hon. juge Cassels seront-elles fournies à la Chambre à mesure qu'elles seront données? (int. Borden) 8685, 8916; quand l'enquête sera-t-elle reprise et terminée? (int. Borden) 8780; projet de loi relatif au service civil, quand sera-t-il déposé? (int. Borden) 8915; combien payé par jour à MM. Watson et Perron, enquête Cassels? (int. Foster) 9254; (observ. Borden sur enquête Cassels) débat, 10189 et suiv.; projet de loi relatif au service civil, quand sera-t-il déposé? (int. Borden) 10750; bill (n° 189) pour modifier la loi du service civil, 1ère l., 11241; 2e l., 11879, 11918, amends., 11918; comité, 12115, 12218, 12773; 3e l., 12801; amendements du Sénat, 14201; enquête du juge Cassels; dire au juge de laisser de côté les bagatelles et de poser des questions sur sujets sérieux, (observ. Bennett) 11267 et suiv.; copie des dépositions sera-t-elle fournie à la Chambre? (int. Foster) 11317; dépôt d'un rapport de l'enquête, ajournement de l'enquête, publication des dépositions, (ints. Foster, Blain et Bennett) 11452, 11453, 11760; permission à M. Watson, avocat dans l'enquête, d'aller en Angleterre, (int. Blain) 11455; résolutions sur lesquelles le bill du service civil sera basé, (int. Borden) 11560; aptitudes physiques des candidats, examen par la commission, (int. Pringle) 11561; quand sera déposé le projet de loi concernant le service civil? (int. Foster) 11674, projet de résolution Fielding à ce sujet, (dépôt) 11864; impression

Service civil—*Suite.*
des dépositions recueillies devant le commissaire Cassels, (mot. Foster) 11865; où en est l'enquête commencée? (int. Borden) 11875; version française du rapport de la commission du service civil, retard, (mot. Bergeron pour doc.) 11876; loi du service civil dès la présente session, (correction, par M. R. L. Borden, d'une erreur commise dans le compte-rendu des débats concernant ses observations à ce sujet) 12070; bureau des examinateurs, augmentation du traitement du Dr Thorburn, (sub.) 13566; commission du service civil, quand aurons-nous la version française de son rapport? (int. Bergeron) 13739, 14156; émoluments des commissaires, (sub.) 13830; enquête Cassels, frais, (sub.) 13831; augmentation de traitement non accordée, par oubli, à certains fonctionnaires de la Chambre des communes, (observ. Blain) 14210.
Service public: dépenses, (mot. Fielding, comité des voies et moyens), débat, 6185 et suiv., 6224 et suiv.
Shawenegan: édifice public, (sub.) 14002.
Shearer, Dr: correspondance échangée avec lui (mot. Borden pour doc.) 11673.
Shelburne: édifice public, (sub.) 7517.
Shepley, M., C.R.: services professionnels, (int. Foster) 1158, (mot. Foster pour doc.) 1349.
Sherbrooke: salle d'exercices, (sub.) 7798, 14002.
Shippegan: port, tranchée, (sub.) 12632.
Short, M. le professeur: intervention dans différends ouvriers, (int. Sproule) 4965.
Signaux: service, (sub.) 5258; droits de signaux à Halifax, bill (n° 152) y relatifs, 1ère l., 6761; 2e l., comité et 3e l., 8909.
Simcoe: édifice public, (sub) 8202, 14005.
Sirop et sucre d'érable: falsification, (int. Boyer) 6953.
Skinner's-Cove: creusement du chenal, (int. Stanfield) 10490.
Smith, Maxwell: inspecteur des fruits dans la Colombie-Anglaise, appointements, (int. Sproule) 2481, (mot. Sproule pour doc.) 12487.
Smith, O. B., de Winnipeg: emploi, (int. Staples) 4965.
Smith, William B.: brevet, bill (n° 198), 1ère l., 13016; 2e l., 13636.
Smith, W. M.: inspecteur de fruits, s'occupe-t-il de transactions sur immeubles? (int. Sproule) 5300.
Société canadienne d'immigration et de placement: aide, (int. Monk) 4412, (mot. Monk pour doc.) 4974.
Société de colonisation de tempérance: terres à elle accordées, (mot. Macdonell pour doc.) 4974.
Sociétés industrielles et coopératives: bill (n° 5) y relatif, 1ère l., 96; 2e l., 606; (mot. Laurier pour inscription parmi mesures ministérielles) 3793; 2e l. du bill (n° 5) 4735.
Sorel: achat d'un terrain pour chantier maritime, (sub.) 4950; bordereaux de paie, (int. Bennett) 4968; irrégularités commises à Sorel au sujet de construction de piles, dans le lac Saint-Pierre, (mot. Brodeur pour enquête) 5718, dépôt du rapport, (int. Bennett) 11323; quai, (sub.) 12649.
Soulanges: comté, droits de quaiage, (int. Monk) 9721; service postal, (int. Monk) 9722; accusations de Louis Boyer, avocat, contre Albert Sauvé, surintendant du canal, (int. Monk) 9722.

Soumissions : dépouillement, (observ. Haggart) 2835; (observ. Reid) débat, 4900 et suiv., amend., 4903, rejeté, 4934.
Souris (I. P.-E.) : brise-lames, réparations, (int. McLean) 1752; port, dragage, (int. McLean) 2011; jetée, construction, (int. McLean) 2474, 8094.
Souris (Man.): édifice public, (sub.) 14009.
Souris (I. P.-E.) : brise-lames de Knight's-Point, (sub.) 14015.
Sous-ministres: jaiements à eux faits pour services spéciaux, (int. Boyce) 1803.
Southampton: brise-lames, (sub.) 12745.
Southvale: bureau de poste, transfert, (int. Stanfield) 5035.
Spain: commandant, frais de voyage, (int. Foster) 4582.
Spiritueux: commerce des, au Yukon, (int. Foster) 1173, (rép. par M. Oliver) 5261; vente prohibée sur le parcours du Transcontinental, (int. Foster) 8376.
Spratt, Hattie: bill (n° 182) pour lui faire droit, 1ère l., 10361; 2e l., 10486; comité et 3e l., 10979.
Spry-Bay, (N.-E.): jetée, réparations, (int. Armstrong) 2480.
Squatters: évincés des réserves forestières, (observ. Schaffner) 4938.
Stations navales canadiennes: entretien, dépenses, (int. Macdonell) 1164.
Statuts de 1907: bill (n° 204) pour modifier chapitre 38, 1ère l., 13181.
Statuts refondus: version française, quand sera-t-elle prête? (int. Lavergne), 372; quand dernier volume sera-t-il publié? (int. Robitaille) 7317.
Steamer: pour remplacer la *Canadienne*, construction, (sub.) 13832.
Steamers: service, établissement d'une ligne de steamers rapides entre la Grande-Bretagne, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et des ports canadiens, (mot. Foster pour doc.) 579-580; subvention postale accordée aux paquebots depuis cinq ans, (int. Armstrong) 514, (mot. Armstrong pour doc.) 885; service entre le Canada et l'Australie, (int. Macdonell) 976, (int. Smith) 1342; steamers et brise-glace de l'Etat, entretien, (sub.) 1074 et suiv., 1103 et suiv.; steamers amenant immigrants au Canada, inspection, (int. R. Smith) 1342; steamers de l'Etat, provisions, (int. Foster) 1574; nouveau steamer brise-glace dans le détroit de Northumberland, (int. Hughes) 1801, quand terminé? (int. Lefuregy) 10746; (sub.) 1954, 3046; subventions à la ligne Elder-Dempster pour service entre Canada et Sud-africain, (int. Chisholm) 2892; steamers de l'Etat, capitaines et matelots, (mot. Stanfield pour doc.) 3356, surveillance des eaux au nord du Canada, (sub.) 4146, 4946; voyages faits à bord des steamers de l'Etat, (int. Taylor) 5707; établissement d'un service de steamers entre le Canada et la France, (projet de résolution Brodeur), débat, 6440 et suiv., 6473 et suiv.; bill (n° 145) à cette fin, 1ère l., 6500; 2e l., et comité, 6707 et suiv.; 3e l., 6731; steamers achetés par le Gouvt. depuis 1900? (int. Macdonell) 11256, subventions postales et maritimes, (sub.) 12880; service direct entre France et Canada, un contrat a-t-il été conclu à cette fin? (int. Monk) 13013, entre Grande-Bretagne et Canada, (sub.) 13370, entre Canada et Australie, 13812; entre Canada, Japon et Chine, 13813.
Steamers de l'Etat: (sub.) 6023.
Steamer *Arctic* : réparations, etc., frais, (int. Foster) 193; (sub.), débat, 4146 et suiv.
Steamer *Bessie Butler* : propriété du Gouvt., (int. Hughes) 13035.
Steamer brise-glace: nouveau, pour service d'hiver dans détroit de Northumberland, (int. Hughes) 380, (int. Lefurgey) 4774.
Steamer *Champlain* : utilisation, (int. Borden) 9561, 9725, 9790, 9910.
Steamer *Coquitlam* : saisie, (int. McCarthy) 2477.
Steamers *Hurona* et *Mongolian*: abordage, enquête, (int. Taylor) 373.
Steamer *Lady-Evelyn* : hivernement à Sydney, (int. Armstrong) 8314.
Steamer *Lady-of-the-Lake*: salaires de l'équipage, (int. Staples) 6702.
Steamer *Montcalm*: collision avec le *Milwaukee*, (observ. Reid) 8470, (int. Foster) 8558; coût du steamer, (int. Taylor) 8837; enquête sur collision, rapport et autres documents, (mot. Foster pour doc.) 10179, 10604.
Steamer *Neptune*: croisière dans la baie d'Hudson, (mot. Schaffner) 881.
Steamer *Petrel* : approvisionnements, (int. Chisholm) 8314.
Steamer *Speedy*: achat, (int. Bennett) 587; dépenses, (int. Bennett) 3996.
Steamer *Stanley*: service d'hiver, (int. Lefurgey) 180; nombre de cabines, (int. Lefurgey) 713.
Steamer *Vigilant*: collision à Port-Stanley, (int. Jackson) 708.
Stevenson, A. W.: paiements à lui faits pour vérification de comptes, (int. White) 3347.
Stewart, James A.: employé sur l'Intercolonial, (int. Fowler) 10175.
Stoney-Creek: bataille, monument commémoratif, (sub.) 13841.
Strathcona: édifices publics, (sub.) 14011.
Sucre: importations en 1908, (int. Henderson) 13722.
Sudbury: édifice public, (sub.) 14005.
Summerside: port débarrassé de glaces, nécessité de rétablir communications avec terre ferme au moyen du steamer *Stanley*, (int. Lefurgey) 6440; brise-lames du port, (sub.) 14017.
Subsides: $31,309,335.51, projet de résol. demandant qu'ils soient accordés) 11019; bill (n° 186) à cette fin, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 11019.
Subventions postales et maritimes: (sub.) 12880.
Subventions aux Provinces: (voir "Provinces", lettre "P").
Sydney, C.-A.: brise-lames, coût, (int. Foster) 8564; port, quai, (sub.) 11788.
Synode du diocèse de Kéwatin: institution civile, bill (n° 179), 1ère l., 9778; 2e l., 10486; comité et 3e l., 12035.

SAINT-ALPHONSE de Bagotville: quai, (sub.) 12647.
St. Andrews: port, améliorations, (sub.) 12613.
Saint-Anicet: quai, gardien, recettes et dépenses, (int. Bergeron) 2007, 3344, 3607.
Saint-Angèle: dragage, (int. Monk) 4051, 4416.
Saint-Anne-des-Monts: port, travaux, (sub.) 12648.
Sainte-Anne-de-Sorel: phare, construction, terrains obtenus de M. Martel Rajotte, (int. Bergeron) 8098.
Sainte-Barbe: inondation, (int. Walsh) 7321.

Saint-Boniface: édifice public (bureau de poste) construction, (int. Roche) 4415, 6270, (sub.) 8967.
Saint-François (île d'Orléans): abords du bloc isolé, (sub.) 12648.
Saint-François-Xavier: receveur de la poste, nomination, (int. Staples) 6059.
Saint-Fulgence: jetée, bordereaux de paie, (int. Bergeron) 1161.
Saint-Gabriel de Brandon: caisse d'épargne postale, (mot. Monk pour doc.) 4779, (int. Monk) 5033.
Saint-Henri: bureau de poste, (sub.) 7799.
Saint-Hyacinthe: édifice public, (sub.) 7799.
Saint-Ignace de Loyola: quai, (sub.) 12648.
Saint-Irénée-les-Bains: receveur de la poste, circonstances de sa nomination, (int. Forget) 6056.
Saint-Jean: port, (sub.) 5965; bâtiments militaires, (sub.) 7532; poste de quarantaine, aqueduc, etc., (sub.) 7532; écuries pour cavalerie de l'école militaire, (sub.) 7799; édifices publics, (sub.) 7803; entreprises de dragage, (int. Bennett) 12288; port: dragage, etc., (sub.) 12613; salle d'exercices militaires, (sub.) 14001.
Saint-Jean-des-Chaillons: quai, (sub.) 12648.
Saint-Jean (Ile d'Orléans): quai, (sub.) 12648.
Saint-Joseph: jetée, construction, (mot. Armstrong pour doc.) 4586, 6507, 8076, (int. Armstrong) 9310.
Saint-Laurent (île d'Orléans): quai, coût, (int. Bergeron) 928, 1168, (sub.) 12648.
Saint-Louis, Horace: emploi, (int. Foster) 1402, 3084.
St. Mary (Perth-sud): édifice public, bureau de poste, (sub.) 8197, coût, (int. Blain) 11563, 12536.
Saint-Michel-des-Saints: conduite de M. Gaspard Denis comme receveur de la poste, (int. Bergeron) 9925.
Saint-Omer: débarcadère, (sub.) 12648.
Saint-Pierre-les-Becquets: dragage, (int. Monk) 4051, 4416; quai et dragage, (sub.) 12648.
Saint-Siméon: quai, (sub.) 12649.
Sainte-Thérèse: édifice public, (sub.) 14003.

TABAC: tabac canadien, emploi, (int. Bureau) 186; amendes imposées aux fabricants, (int. Maclean) 379; droit d'accise, modification de la loi, (int. Monk) 588; timbres sur tabac canadien et importé, (sub.) 847; protection de l'industrie du tabac canadien, (mot. Dubeau pour doc.), débat, 933 et suiv.; tabac étranger, emploi, (int. Dugas) 4579; droits sur le tabac, modification de la loi, (projet de résolution Templeman), débat, 6395 et suiv.; bill (n° 173) à cette fin, 1ère l., 6421; 2e l. et comité, 6770; 3e l., 6824, 11793; bill (n° 172) pour restreindre l'usage du tabac chez les jeunes gens, 1ère l., 9450; 2e l. et comité, 11216; 3e l., 11226, 11240; amend. du Sénat, 13700; résolutions reçues contre l'usage du tabac par les enfants et les adolescents, reçues, 435, dépôt par M. Telford, 11865; droits, total en 1908, (int. Henderson) 13721.
Taché, J. C.: emploi et traitement, (int. Henderson) 13721.
Talbot, Evariste: emploi sur l'Intercolonial, (int. Bergeron) 6698.
Tarif: tarif français (minimum), appliqué à quelles marchandises américaines arrivant en France? (int. Foster) 929; nécessité de le reviser, (observ. Clements), débat, 6834 et suiv.
Tatamagouche: baie, quai, (sub.) 11853; dragage, pétition des habitants, (int. Stanfield) 12289.
Télégraphes: (sub.) 5986, 5988; lignes reliant l'île de Grand-Manan à la terre ferme, nationalisation, (int. Ganong) 6767; (sub.) 12752, 13842.
Télégraphie sans fil: système Marconi, taux des dépêches, etc., (int. Maclean) 182; service des journaux, (int. Foster) 533; télégraphie sans fil sur côtes du Pacifique, (int. McCarthy) 708; télégraphie Marconi, poste à Glace-Bay, (int. A. Lavergne) 2244; stations de télégraphie sans fil, (sub.) 5258, 12752.
Téléphone: fils passant au-dessus des voies ferrées, requêtes à cette fin, (int. Barr) 715; monument à Brantford pour commémorer invention du téléphone, (sub.) 11668, 14250, 14251.
Tempérance: bill (n° 197) pour modifier la loi de tempérance du Canada, 1ère l., 11241, (mot. Fielding demandant que ce projet de loi soit mis en discussion) 14173; 2e l., 14186; comité, 14187; 3e l., 14188.
Temple, W. A.: emploi, (int. Foster) 1173.
Terres fédérales: bill (n° 9), concernant arpentages et arpenteurs, 1ère l., 244; 2e l. et comité 783-784; comité, 983; 3e l., 989; amendements du Sénat, 3900; terres à pâturage; affermage, (int. Ames) 251; vente à Hough & Cie, (int. Ames) 380; autres ventes, mot. Ames pour doc.) 576; correspondance, etc., au sujet de certaines terres, (mot. Lake pour doc.) 578; paiements à Hough & Cie, (int. Ames) 591; terrains houillers loués, vendus, etc., (mot. Ames pour doc.) 725; vente, etc., de terrains miniers à Hough & Cie, (mot. Herron pour doc.) 725; combien le gouvt. fédéral possède-t-il de terrains dans l'Alberta, (int. Herron) 873; terres concédées le long de la rivière de la Paix, (int. Hughes) 1156; dépôt des documents originaux concernant terrains nos 1107, 1108 et 1171, (mot. Ames pour doc.), débat, 1179 et suiv., rejetée, 1248; terres du Manitoba appartenant à l'Etat, (int. Schaffner) 1341; terres à bois vendues depuis le 1er janvier 1900, (int. Reid) 1347; concessions de terres accordées et révoquées, etc., (mot. Porter pour doc.) 1348; terres concédées dans la vallée de la rivière de la Paix, (mot. Hughes) 1348; dossiers demandés par M. Ames, (mot. Borden pour doc.) 1806; (observ. Foster), débat, 1834 et suiv., 1931 et suiv.; amendement Northrup, 1906, mis aux voix et rejeté, 1952; (déclaration par sir W. Laurier au sujet de la mot. Ames demandant dépôt des documents originaux) 1998; réserve de terrains inoccupés, dans l'Ouest, (int. Lake) 2007; acquisition de terres dans l'Alberta par un syndicat japonais, (int. A. Lavergne) 2245; lot de terre, ¼ s. o., sec. 16, township 28, rang 1, à qui accordé? (int. Lake) 2250; lot de terre ¼ s. e., sec. 2, towns. 8, rang 4, à l'ouest du 5e méridien, délivrance du titre, (int. Herron) 2252, (mot. Herron pour doc.) 2254; vente de certains terrains dans certaines réserves, (mot. Lake pour doc.) 2253; aliénation de terrains forestiers au Nord-Ouest, (observ. Lake), débat, 2344 et suiv., concession Rochester, (int. Ames) 2393, (suite du débat), 2394 et suiv., 2435 et suiv.; terres retirées de la vente pour établissements, ou réservées ou vendues pour fins de colonisation depuis 1896, (int. Sproule) 2482; terres indiennes dans district d'Algoma retirées de la vente, (int. Boyce)

Terres fédérales—*Suite.*

2485; (suite du débat sur l'aliénation des terrains forestiers), 2555-2556 et suiv., 2688 et suiv., amend. Lake, 2353, mis aux voix et rejeté, 2833; concessions de terrains forestiers au Nord-Ouest, (int. Roche) 2637; terres affermées, vendues ou concédées dans la vallée de la rivière de la Paix, (mot. Hughes) 2868; terres retirées de la vente ou vendues pour colonisation depuis 1896, (mot. Sproule pour doc.) 2896; location de terrains, soumissions de la série 1213, (mot. Foster pour dépôt de l'original) 2985; concessions forestières, nos 1031, 1118, 1119, 1097 et 1098, demandes de soumissions, (mot. White pour doc.) 3090; concessions forestières, nos 1048, 1049, 1122 et 1168, idem, (mot. Boyce pour doc.) 3090; idem, concessions 1050, 1265, 1267, 1274 et 1275; terres indiennes, vente à New-Westminster, (int. Reid) 3147; terrains houillers du Dominion, (mot. Ames pour doc.) 3346; location de terres fédérales, dans l'Ouest, (int. Ames) 3349; révocations de concessions de terres, (int. Porter) 3349; concessions de terrains aux volontaires, (projet de résol. Oliver) 3433; le ¼ n. o., sect. 8, towns. 53, rang 4, à l'ouest du 5e mérid., inscrit à titre de homestead, (int. Ames) 3556; terres des écoles, coupes de bois et terrains houillers, prix moyen, (int. Lake) 3557, recettes provenant des terres, (int. Lake) 3557; superficie des terres fédérales aliénées, (int. Lake) 3558; le ¼ n. o., sect. 16, towns. 24, rang 28, à l'ouest du 2e mérid., inscriptions, demandes d'annulation, etc., (int. Lake) 3558-3559; terrains houillers des townships 6 et 7, demandes de concession, (mot. Ames pour doc.) 3561, (int. Ames) 3608; ventes de terres en 1907, (mot. Lake pour doc.) 3562; la moitié est de la sect. 36, towns. 31, rang 25, à l'ouest du 3e mérid., demande de concession, (int. Lake) 3609; terres réservées pour le poste de la quarantaine, près d'Estivan, concession, (int. Ames) 3610; terrains houillers dans le Nord-Ouest, demandes de concession par M. O. E. Talbot, député, article du "Citizen", (explication par M. O. E. Talbot) 3711; ventes de terres au Nord-Ouest, (int. Roche) 3986, 3987, 3988; terres indiennes à New-Westminster, aliénation, (int. Reid) 3990; concessions de terres à bois le long de la rivière de la Paix, (mot. Hughes pour doc.) 4004; produit de la vente des terres publiques, total, (mot. Lake pour doc.) 4004; superficie totale des terres concédées dans le Nord-Ouest, (mot. Lake pour doc.) 4005; bill (n° 113) modifiant la loi sur les titres des terres, 1ère l., 4389; 2e l., 6824, comité, 6825; 3e l., 6827; terrains houillers au Nord-Ouest, aliénation, décret à ce sujet, (mot. Barker pour doc.) 4415; aliénation des terres pour fins de colonisation, (mot. Sproule pour doc.) 4489; vente de terres indiennes depuis 1896, (int. Armstrong) 4776; concession du ¼ n. o., sect. 35, towns. 31, rang 6, à l'ouest du 2e mér., (int. Lake) 4962; aliénation de terres publiques, (int. Lake) 5298; agents, et détenteurs actuels de certains terrains houillers, (int. Ames) 5709; demandes au sujet de certains terrains, (mot. Herron pour doc.) 5717; terrains houillers détenus par F. G. Keniston, de Minneapolis, (mot. Ames pour doc.) 5717; détenus par Malcolm Mackenzie et J. H. Moss, (mot. Ames pour doc.) 5717; vente de terres, dans la Colombie-

Terres fédérales—*Suite.*

Anglaise, à W. J. Patterson, (int. Reid) 6274, (mot. Reid pour doc.) 6526; terrains houillers concédés par l'entremise de P. E. Lessard, d'Edmonton, (mot. Ames pour doc.) 6526, concédés par McGivern et Hayden, d'Ottawa, (mot. Ames pour doc.) 6527, concédés par l'entremise de J. W. Bettes (ou associés) de Winnipeg, (mot. Ames pour doc.) 6527; terrains houillers occupés, loués ou exploités par la compagnie de développement d'Alberta, (mot. Ames pour doc.) 6527; combien d'acres concédées aux colons jusqu'au 1er novembre 1907? (int. Ames) 7250; agent à Edmonton, (M. Mackenzie), nomination, (int. Lake) 7315; projet de résolution Oliver demandant que le ministre des Finances puisse payer aux autorités que de droit dans la Saskatchewan et l'Alberta, à même le fonds d'assurance constitué aux termes de l'acte relatif à la propriété foncière dans les territoires, telle partie dudit fonds provenant des transactions relatives à des terres maintenant situées dans les limites de ces provinces, 7433, 8876; bill (n° 68) à cette fin, 1ère l., 8877; 2e l., 11035, comité et 3e l., 11037-39; concession de certaines terres dans le township 13, rang 13, à l'ouest du 2e méridien, (int. Lake) 7552; demandes de terres en vertu des règlements concernant l'irrigation, (int. Herron) 7555; section 16, township 15, rang 27, à l'ouest du 4e méridien, historique, (int. Herron) 7865; échange de terres affectées au soutien des écoles, bill (n° 163) à cette fin, 1ère l., 8470; 2e l., 8863; comité, 8874; 3e l., 8876; ventes de quarts de sections à l'ouest du 2e méridien, (int. Lake) 8563; titre de la terre ½ sud, section 24, township 1, rang 27, à l'ouest du 1er méridien, délivré à W. H. Nolan, (int. Schaffner) 8570; superficie totale des terres à nombre pair ou impair dans l'Ouest? (int. McIntyre) 8570; à qui section 18, t. 53, r. 4, ouest 5e mér. a-t-elle été concédée en homestead? (int. Ames) 8776; sect. 32 t. 36, r. 16, ouest 2e mér., quart nord-est, rapport, dépôt, (int. Porter) 8778; terrains houillers de l'Alberta et de la Saskatchewan, combien vendus depuis 1896? (int. Ames) 9723; bill (n° 181) pour modifier la loi des terres fédérales, 1ère l., 9780; 2e l., 11675; comité, 11979, 12035, 12079, 12539; amend. Schaffner, 12543, rejeté, 12574; 3e l., 13017, amend. Lake, 13018, rejeté, 13019; 3e l., 13022; amend. du Sénat, 14203; octroi de titre pour section 10, towns. 7, rang 17, à l'ouest du 4e méridien, (int. Schaffner) 9925; vente de trois sections à M. G. Livingstone, (int. Lake) 9926; noms des personnes ayant obtenu concessions de terre pour chaque quart de la section 10, t. 17, r. 71, à l'ouest du 4e méridien? (int. Schaffner) 10239, (sub.): appointements du commissaire des terres et du personnel du service extérieur, 10517; achats de terrains houillers, (ints. Perley et Ames) 11021; terres détenues en vertu du système Torrens, (observ. Foster), débat, 11453 et suiv.; terrains houillers de l'Ouest, vendus ou loués depuis 1896, (int. Ames) 11562; concessions de terres aux volontaires de la guerre sud-africaine, quand sera déposé le bill à ce sujet? (int. Herron) 11761, 11977; résolution à cette fin, (dépôt par M. Oliver) 12538; règlements relatifs aux terrains houillers, (int. Lake) 13293; terres à pâturage affermées par H. Rivière, (int.

Terres fédérales—*Suite.*

Jackson) 13717, par Brown, Beddingfield & Cie, (int. Crawford) 13720; quelle étendue de terre a été mise de côté pour être octroyée aux compagnies de chemins de fer à titre de subventions? (int. Crawford) 14192; demande de concession d'une très grande étendue de terrains forestiers et à bois de pulpe dans la région de Kéwatin, (observ. Borden) 14271.

Territoires du Nord-Ouest: bill (n° 210) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 13287; 2e l., comité et 3e l., 13708.

Théberge, Octave: emploi, (int. Talbot) 11027.

Tiffin: dragage en 1907, (int. Bennett) 3555; à qui entreprise adjugée? (int. Bennett) 6949; coût, etc., (int. Bennett) 8568, 9313; dragage, (sub.) 5966; port, (sub.) 12708, 14025.

Tignish: havre trop petit, (int. Lefurgey) 707; bureau de poste, installation d'un coffre-fort, (int. Lefurgey) 1755; port, améliorations, (int. Lefurgey) 3343.

Tilsonburg: édifice public, (sub.) 14005.

Timbres-poste: émission d'une nouvelle série, à l'occasion du troisième centenaire de la fondation de Québec, (int. Lavergne) 6696; impression dans les deux langues, (int. Lavergne) 9316.

Tinnie, O. S.: enquête à son sujet, rapport, (mot. Thompson pour doc.) 1574.

Toney-River: travaux dans le port, coût, (int. Stanfield) 10175.

Torbermory: estacade de déviation, (sub.) 14025.

Toronto: commune de la garnison, vente, (int. Macdonell) 369; dragage, (int. Macdonell) 369; passe de l'Ouest, construction, (int. Macdonell) 370, 539; passe de l'Est, travaux, (int. Macdonell) 1568; (mot. Macdonell pour doc.) 2486; vacance à la direction du bureau de poste, (int. Macdonell) 2687; entrée ouest du port, travaux, (int. Macdonell) 4777; construction d'un tunnel entre l'île et la ville, délégation à ce sujet, (int. A. Martin) 5812; passe ouest du port, travaux, retard, (int. Macdonell) 6180; nouvelles casernes, le plan en a-t-il été approuvé? (int. Macdonell) 7550; passe ouest, travaux, adjudication, (int. Kemp) 10493; port, améliorations, (sub.) 12746.

Tourbe combustible: (int. Martin) 535.

Tourbières: exploitation, (int. Desjardins) 1168.

Townsend, Arthur James: bill (n° 196), pour lui faire droit, 1ère l., 12171; 2e l., 12482, 13636.

Tracadie: brise-lames, (int. McLean) 5712; lazaret, (sub.) 7533; protection du chenal et des phares, (sub.) 14023.

Traducteurs: augmentation d'appointements, 14246 et suiv.

Traduction française des textes officiels: d'uniformité, (observ. Bergeron), débat, 3290 et suiv.

Trafic: obstruction dans Haliburton, (mot. Hughes pour doc.) 3096.

Traités: traité franco-canadien: (voir "Convention", lettre "C"); traité entre l'Angleterre et les Etats-Unis, projet, (int. Borden) 972; traités impériaux: négociations, situation du Canada, (int. Thompson) 2011; traité projeté entre le Canada et les Etats-Unis, (int. Borden) 2103; droit du Canada de conclure des traités, (int. Thompson) 3283; traité avec les Etats-Unis concernant frontières et pêcheries, (observ. Sproule) 6945; traité anglo-américain, texte communiqué au Sénat des Etats-Unis, (int. Borden) 7168, a-t-il été soumis au gouv. canadien avant d'être signé? (int. Monk) 7256, autres nouvelles, le premier ministre en a-t-il reçu? (int. Borden) 7319, 8207; quand copie sera-t-elle déposée? (int. Borden) 7806, 8915, (dépôt par sir W. Laurier) 9103; toute la correspondance au sujet du traité anglo-américain? (int. Borden) 10179, (int. Sproule) 10603.

Traités—*Suite.*

Traité entre la France et le Canada: (voir "Convention", lettre "C").

Transports: nécessité de les faciliter dans l'Ouest, (observ. Knowles), débat, 6580 et suiv.; transports maritimes, trusts, augmentation des taux sur marchandises canadiennes, (observ. Owen), débat, 6181 et suiv

Travail: département, rapport, (dépôt) 872; journée de travail dans les entreprises publiques, bill (n° 97) y relatif, déposé par M. Verville, 1ère l., 3267; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 12766; impressions et papeterie, "Gazette du Travail", frais d'arbitrage, etc., (sub.) 12878.

Travaux: construits au nom du Canada depuis le 1er janvier 1877, (mot. Borden pour doc.) 1177, par le gouvt. actuel, (mot. Boyce pour doc.) 2253; travaux déjà autorisés, crédit additionnel, (sub.) 11669.

Travaux publics: ministère, rapport, (dépôt), (l'h. M. Pugsley) 8; (sub.) 662; appointements du personnel, (sub.) 668; dépenses, (observ. Perley), débat, 5074 et suiv., amend. 5093, rejeté, 5168; nomination d'un premier commis à l'emploi du sous-ministre adjoint, (sub.) 5954; aide aux écritures, etc., (sub.) 11648; premier commis nommé sous-ministre adjoint, (sub.) 13566; nouvelles nominations depuis que M. Pugsley est ministre, (int. Robitaille) 13719.

Trent-Bridge: bureau de poste, ouverture, (int. Owen) 632.

Trois-Rivières: nouvel édifice public, (sub.) 14003; quai à charbon, en eau profonde, (sub.) 14023.

Truro: salle d'armes, coût, (int. Stanfield) 3556; réclamation contre l'Etat, (int. Stanfield) 3608.

Tuberculine: épreuve, combien d'animaux y ont été soumis depuis 31 mars 1906? (int. Walsh) 9714.

Tunnels: tunnel international, de Détroit; construction, les matériaux sont-ils admis en franchise à Windsor, (int. McLaren) 3992; quantité de matériaux importés, (int. Clements) 4773; ponts ou tunnels entre E.-U. et Canada, matériaux, droits, règlements à ce sujet, (mot. Clements pour doc.) 5718, 10746; intérêts canadiens non protégés, (observ. Clements), débat, 10920 et suiv.; (suite) 10980 et suiv.; droits de douane sur matériaux, (déclaration à ce sujet par l'h. M. Paterson) 14206.

Tupper, sir Chs. Hibbert: commissaire à Paris, arbitrage relatif à la mer de Behring; ses frais furent-ils payés par le gouvernement anglais? (int. Borden) 2985.

Turcotte, G.: appointements, (sub.) 5748.

Turgeon, hon. Adélard: sera-t-il nommé sénateur? (int. Lavergne) 8312.

Turriff, John G., M.P., député: accusations portées contre lui par M. Foster dans son

Turriff, John G., M.P., député—*Suite.*
discours du 6 février 1908, (explications par M. Turriff) 11867 et suiv.; autrefois pauvre, aujourd'hui millionnaire, allusion par M. Reid, (explication par M. Turriff) 1999.

USURIERS: fréquentant les bureaux publics, (int. Délisle) 1805.
Uxbridge: édifice public, (sub.) 14006.

VACANCES: de sièges, (M. l'Orateur) 1, 592, 922; de Noël, (mot. Laurier) 783; de Pâques, (mots. Laurier et Fielding) 6767, 7166; vacances de Pâques, (voir Pâques).
Vallée de la rivière de la Paix: rapport des études qu'on y a faits, (dépôt) 3985.
Valleyfield: organisation d'un régiment, correspondance, (mot. Bergeron pour doc.) 3561; pétition des citoyens pour construction d'une salle d'exercice, (int. Bergeron) 8051; rupture d'un barrage, inondation, (observ. Bergeron) 8178, 8376.
Valleyfield, (I.P.-E.): route postale, changement, (int. Martin) 11860.
Vanasse, Fabien: historiographe à bord de l'*Arctic*, appointements, (sub.), débat, 4173 et suiv.
Vancouver: entrepôt de douane, (sub.) 14012; édifice public, (sub.) 11399; pour indemniser résidents chinois de Vancouver des pertes subies pendant émeutes, (sub.) 13815, frais de la commission royale à ce sujet, (sub.) 13817; bureau des essais de Vancouver, (renseignements demandés par M. Foster) 14257.
Varennes: quai, (sub.) 12649.
Veniot, P. G.: percepteur des douanes à Bathurst, participation aux élections, (int. Crocket) 6705.
Vernon: édifice public, (sub.) 11401, 14012.
Viandes et produits alimentaires: nomination d'inspecteurs, (int. Clements) 179, 3152; (int. Lalor) 368; comtés soumis à l'inspection, (int. Clements) 535; (mot. Clements pour documents) 579; postes d'inspection, (int. Sproule) 1566, (mot. Sproule pour doc.) 1757; viande désossée congelée, importation dans Royaume-Uni, (int. Reid) 3344; observance des articles 26 et 27 de l'acte d'inspection, (int. Reid) 3998; viande, salaison et inspection, (mot. Armstrong pour doc.) 4779; bill (n° 149) pour modifier loi concernant viandes et conserves alimentaires, 1ère l., 6505; 2e l. et comité, 7216; 3e l., 7226, 7561, 7609; bill (n° 147) idem, 1ère l., 6505; 2e l. et comité, 7194; 3e l., 7216; application de la loi, (sub.) 13541.
Victoria: dragage dans le port, à qui entreprise adjugée? (int. Bennett) 6946; coût, etc., (int. Bennett) 8568, 9313; bâtiment d'immigration, (sub.) 11406; hôtel des postes, (sub.) 11415; port, améliorations, (sub.) 12746.
Victoria-Beach: quai, dépenses, (int. Foster) 250.
Vieillards: pensions en leur faveur, projet de loi à ce sujet, (mot. Fielding) 3793, (int. Pringle) 8088, bill (n° 120), 2e l. et comité, 11378; 3e l., 12657; le comité pourra-t-il faire quelque travail en leur faveur avant la fin de la session, (int. Pringle) 13297; amend. du Sénat, 13987.
Voies et moyens: comité, dépenses du service public, (mot. Fielding), débat, 6185 et suiv., 6224 et suiv.; budget, bill (n° 220) 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 14262, 14263.
WALKER, Andrew: bill (n° 124) pour lui faire droit, 1ère l., 5568; 2e l., 5704; comité et 3e l., 7484.
Walkerville: édifice public, (sub.) 14006.
Wallace, Michael J.: emploi, (int. Clements) 7861.
Wallberg, E. A.: marché avec lui pour fourniture de ciment, (int. Staples) 3344, 3995, (mot. Staples pour doc.) 4974; (int. Boyce) 3994, 5300.
Waterloo: édifice public, (sub.) 14006.
Watson, M., C.R.: chargé de seconder le juge Cassels, a-t-il déjà occupé devant commission nommée au sujet d'une élection provinciale dans Elgin-ouest? (int. Northrup) 7172.
Waugh, James: agent de placement des immigrants, correspondance avec le ministère de l'Intérieur, (mot. Gordon pour doc.) 1757; remboursement à lui fait, (int Clements) 4965.
Welchpool: quai, coût, (int. Ganong) 8312.
Welland: édifice public, (sub.) 8203.
Wetaskiwin: édifice public, (sub.) 14011.
Westmount: édifices publics, (sub.) 14003.
Westport: signaux, installation, (int. Stanfield) 9718.
Westville: édifice public, (sub.) 7523, coût, etc., (int. Stanfield) 9925.
Whisky: distribution illicite dans comtés de Beauce et de Mégantic, (int. Monk) 10365.
White, James: en Angleterre au sujet de la ligne panbritannique, (int. Ames) 720.
White-Head: quai, construction, (int. Ganong) 6766.
White-Horse: étendue de terre comprise dans l'emplacement de cette localité, (int. Foster) 12072.
Wiarton: dragage, (int. Bennett) 6521, 6706.
Wiley, Mme Louise F.: réclamations au sujet de concessions minières au Yukon, (mot. Foster pour doc.) 1178, 1758.
Williams, Thomas: emploi sur l'Intercolonial, (int. Emmerson) 2475.
William's-Head: quarantaine, (sub.) 11415.
Willson, Thomas L.: paiements à lui faits depuis 1902, pour bouées à gaz, etc., (int. Taylor) 12074.
Winfield: bassin, dragage en 1907, (int. Bennett) 6764.
Winnipeg: nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 8968; nouveau bâtiment pour les immigrants, (sub.) 8975; nouvel hôtel des postes, (sub.) 8977; station postale "B", (sub.) 8978; hôpital pour la troupe permanente, (sub.) 11494; bâtiments militaires, (sub.) 11508, 14009.
Winnipegosis: dragage du chenal, (sub.) 12750.
Wolfville: édifice public, (sub.) 14000.
"Woman's Auxiliary to the Missionary Society of the Church of England in Canada": bill (n° 75) déposé par M. Worthington, pour la constituer en corporation, 1ère l., 1648; 2e l., 2002; comité et 3e l., 2890.
Wood, David: travaux pour le Gouvt., (int. Staples) 590.
Woodstock: receveur de la poste, appointements, (int. Crocket) 2894, 2988.
YARMOUTH: édifice public, (sub.) 7525, port, améliorations, (sub.) 11841, 11854.
Yeomans, M.: agent des réserves indiennes, plaintes à son sujet, (mot. Knowles pour doc.) 1574.
Yorkton: édifice public, (sub.) 9007.
Young, W. C.: employé, accusé, (int. Foster) 1174.

Yukon: concession Boyle, mémoire de la législature à ce sujet, (int. Ames) 529, 582, 706; télégraphes, recettes et dépenses, (int. Foster) 533; observance du dimanche, (int. Foster) 587; enquête au sujet de M. Congdon, rapport, (int. Foster) 587; Boyle, détournement de cours d'eau, etc., en vertu de la loi minière de 1906, (mot. Boyce pour doc.) 725; observance du dimanche, (dépôt de lettres à ce sujet par l'h. M. Aylesworth) 872; taux de transport par chemin de fer, (int. Thompson) 927; revenus et dépenses en 1907, (int. Foster) 1160; commerce de liqueurs, (int. Foster) 1173; frais d'administration du Yukon, (int. Foster) 1175; procès contre personnes domiciliées au Yukon, pour manœuvres frauduleuses dans les élections, (mot. Foster pour doc) 1178; état des affaires publiques au Yukon, témoignage de John Pringle, (mot. Foster pour doc.) 1178; rapport de M. Beddoe à ce sujet, (mot. Foster pour doc.) 1179, 6768; recettes et dépenses fédérales, (int. Foster) 1402; moralité au Yukon, (mot. Thompson pour doc.) 1574; fonctionnaires de l'Etat, administration, (mot. Lennox pour doc.) 1757, 2253; télégraphe, inefficacité du service, (int. Sloan) 2005; service postal, plaintes, (int. Thompson) 2102; terrains dans la ville du Cheval Blanc (White-Horse), à qui concédés? (mot. Foster pour doc.) 2896; deniers venant du Yukon, transmission, (int. Thompson) 3086; claims de placer au Yukon, concessions, revenu, renouvellements, (int. Lennox) 4414; affaire Finnie-Perron: inscription irrégulière d'un document au bureau du commissaire de l'or, (mot. Thompson pour doc.) 4489; Lithgow, Girouard et Congdon, positions par eux occupées au Yukon, (int. Foster) 6270; placers: exploit., bill (n° 150) pour modifier loi y relative, 1ère l., 6506; 2e l., 8878; comité, 11027; 3e l., 11035; bill (n° 169) pour modifier la loi concernant le Yukon, 1ère l., 9008; 2e l., 11039; comité, 11040; 3e l., 11057; amendements du Sénat, 12218; administration du Yukon, immoralité, dénonciation par M. le Dr Pringle, (observ. Foster), débat, 10039 et suiv., 10116 et suiv.; gouvernement du territoire du Yukon, (sub.) 10588; le gouvt. fédéral se propose-t-il d'en appeler des deux décisions rendues récemment contre la couronne, au sujet de concessions? (int. Sloan) 10797; réformes à opérer au Yukon, (int. Borden) 10799; (sub.): résidence du commissaire, 11416; édifices publics, réparations, 11418, construction de salles d'armes, 11418.